

Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

► B 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)
(Abl. L 2405 vom 31.10.2023, S. 1)

Berichtigt durch:

- C1 Berichtigung, Abl. L 90126 vom 26.2.2024, S. 1 (2023/2405)
- C2 Berichtigung, Abl. L 90825 vom 16.10.2025, S. 1 (2023/2405)



**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)

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.

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,

▼B

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 ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾ 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;
4. „Flug im gewerblichen Luftverkehr“ einen Flug, der zur entgeltlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post durchgeführt wird, einschließlich eines Geschäftsflugs, der zu gewerblichen Zwecken durchgeführt wird;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

▼B

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;

▼B

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;

▼B

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 ⁽³⁾ 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.

⁽³⁾ 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).

▼B

(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:

▼C1

a) Für den Energiegehalt aller relevanten Kraftstoffe sind die in Artikel 27 Absatz 2 Buchstaben g und h sowie Anhang III der Richtlinie (EU) 2018/2001 genannten Werte oder die nicht in diesem Anhang aufgeführten Werte aus einschlägigen internationalen Luftfahrtnormen für Kraftstoffe zu verwenden; und

▼B

b) der Energiegehalt des bereitgestellten Wasserstoffs für die Luftfahrt ist sowohl im Zähler als auch im Nenner zu berücksichtigen.

(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

▼B

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.

▼B

(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 ⁽⁴⁾ 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.

⁽⁴⁾ 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).

▼B

(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.

*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 ⁽⁵⁾ 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.

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;

⁽⁵⁾ 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).

▼B

- 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

▼B

- 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. ► **C2** Betrifft die Aufforderung Informationen über einen Zeitraum, 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;

▼B

- 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⁽⁶⁾ 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⁾ 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).

▼B

(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 Neuzuordnung erfolgt innerhalb von sechs Monaten nach der Antragstellung des Flugkraftstoffanbieters, unterliegt der Zustimmung der zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der Neuzuordnung 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.

▼B

(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.

(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:

▼B

- 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:

▼B

- 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 CO₂-Fußabdruck pro Fluggast (in metrischen Maßeinheiten, z. B. Kilogramm CO₂ pro Fluggast) für die Gültigkeitsdauer der Kennzeichnung;
- b) voraussichtliche CO₂-Effizienz pro Kilometer (in metrischen Maßeinheiten, z. B. Gramm CO₂ pro Fluggast und Kilometer) für die Gültigkeitsdauer der Kennzeichnung.

(4) Der voraussichtliche CO₂-Fußabdruck pro Fluggast und die erwartete CO₂-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 Kraftstoffaufnahmes 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.

▼B

(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 ⁽⁷⁾ 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.

(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.

⁽⁷⁾ 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).

▼B

(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 derer 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.

▼B

(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 beigelegt 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.

▼B

(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-CO₂-Emissionen oder Technologien zur CO₂-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.

▼B

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 Verankerung 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 CO₂-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 CO₂-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⁽⁸⁾ eingerichteten CO₂-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.

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

⁽⁸⁾ Verordnung (EU) 2023/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 52).

*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