



A9-0199/2022

28.6.2022

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr
(COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatter: Søren Gade

Verfasser der Stellungnahme (*):
Nicolás González Casares, Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit
Jutta Paulus, Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

(*) Assoziierte Ausschüsse – Artikel 57 der Geschäftsordnung

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	74
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT	77
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE	139
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES	188
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS..	189

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2021)0561),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0332/2021),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 20. Oktober 2021,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0199/2022),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(1) In den letzten Jahrzehnten hat der Luftverkehr als einer der leistungsfähigsten und dynamischsten Wirtschaftszweige der Union eine entscheidende Rolle sowohl in der Wirtschaft als auch im Alltag der Bürgerinnen und Bürger der Union gespielt. Er stellt insbesondere im Rahmen des Luftfahrtbinnenmarkts der Union einen wichtigen Impulsgeber für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung, Handel und Tourismus, für die Verkehrsanbindung und die Mobilität von Unternehmen sowie von Bürgerinnen und Bürgern dar **und zählt zu den wichtigsten Verbindungen zwischen Regionen 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 Gebiete in Randlage, Gebiete in äußerster Randlage, dünn besiedelte Gebiete und Inselgebiete** – als auch mit Drittländern beigetragen und ist ein entscheidender Faktor für die Wirtschaft der Union.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) **Seit** 2020 ist der Luftverkehr einer der am stärksten von der COVID-19-Krise betroffenen Sektoren. **Mit der Aussicht auf ein Ende der Pandemie** dürfte der

Geänderter Text

(2) **Die Union ist mit der Verordnung (EU) 2021/1119 die rechtlichen Verpflichtungen eingegangen, bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu**

Luftverkehr in den kommenden Jahren allmählich wieder zunehmen und sich mit Erreichen des Vorkrisenniveaus wieder erholen. Gleichzeitig könnte sich der Trend des seit 1990 zu verzeichnenden Anstiegs der Emissionen in diesem Sektor nach Überwindung der Pandemie wieder fortsetzen. Daher **gilt** es, sich auf die Zukunft vorzubereiten und dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Anpassungen vorgenommen werden, damit der **Luftverkehrsmarkt** weiterhin gut funktioniert, seinen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele der Union leistet und dabei sein hohes Niveau an Konnektivität und Sicherheit aufrechterhält.

erreichen und die Netto-Treibhausgasemissionen 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, Lieferung und Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe. Seit 2020 ist der Luftverkehr einer der am stärksten von der COVID-19-Krise betroffenen Sektoren. Der Luftverkehr dürfte in den kommenden Jahren allmählich wieder zunehmen und sich mit Erreichen des Vorkrisenniveaus wieder erholen. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation schätzt das jährliche Wachstum in Europa bis 2050 auf bis zu 3 % pro Jahr für den Passagierverkehr und 2,4 % für den Frachtverkehr. Gleichzeitig könnte sich der Trend des seit 1990 zu verzeichnenden Anstiegs der Emissionen in diesem Sektor nach Überwindung der Pandemie **rasch** wieder fortsetzen. Daher **ist** es **unerlässlich**, sich auf die Zukunft vorzubereiten und dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Anpassungen vorgenommen werden, damit der **Luftverkehrssektor** weiterhin gut funktioniert, seinen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele der Union **vollständig** leistet und dabei sein hohes Niveau an Konnektivität, **Erschwinglichkeit** und Sicherheit aufrechterhält.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Entscheidend für das reibungslose Funktionieren des Luftfahrtsektors in der Union sind sein unionsweit grenzüberschreitender Charakter und seine

Geänderter Text

(3) Entscheidend für das reibungslose Funktionieren des Luftfahrtsektors in der Union sind sein unionsweit grenzüberschreitender Charakter und seine

globale Dimension. Der Luftfahrtbinnenmarkt mit seinen einheitlichen Regeln für den Marktzugang und Betriebsbedingungen gehört zu den am stärksten integrierten Sektoren der Union. Die externe Luftverkehrspolitik wird durch Vorschriften geregelt, die auf globaler Ebene von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt wurden, sowie durch umfassende multilaterale oder bilaterale Abkommen zwischen der Union oder ihren Mitgliedstaaten und Drittländern.

globale Dimension. Der Luftfahrtbinnenmarkt mit seinen einheitlichen Regeln für den Marktzugang und Betriebsbedingungen gehört zu den am stärksten integrierten Sektoren der Union. Die externe Luftverkehrspolitik **der Union** wird durch Vorschriften geregelt, die auf globaler Ebene von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt wurden, sowie durch umfassende multilaterale oder bilaterale Abkommen zwischen der Union oder ihren Mitgliedstaaten und Drittländern. ***Daher ist es wichtig, dass die Union die auf internationaler, multilateraler und bilateraler Ebene unternommenen Anstrengungen unterstützt, um ein hohes Maß an Ehrgeiz und Konvergenz bei der Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe zu fördern und gleichzeitig für gleiche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler Ebene zu sorgen.***

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Kennzeichnend für den Luftverkehrsmarkt ist ein unionsweit starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren, weshalb gleiche Wettbewerbsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und der Erfolg des Luftverkehrsmarktes und seiner Wirtschaftsakteure beruhen auf einem klaren und harmonisierten politischen Rahmen, in dem Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen und andere Luftfahrtakteure auf der Grundlage **der Chancengleichheit** agieren können. **Marktverzerrungen bergen die Gefahr, dass** Luftfahrzeugbetreiber oder Flughäfen gegenüber internen oder externen Wettbewerbern benachteiligt werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass die

Geänderter Text

(4) Kennzeichnend für den Luftverkehrsmarkt ist ein unionsweit **und weltweit** starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren, weshalb gleiche Wettbewerbsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und der Erfolg des Luftverkehrsmarktes und seiner Wirtschaftsakteure beruhen auf einem klaren und harmonisierten politischen Rahmen, in dem Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen und andere Luftfahrtakteure auf der Grundlage **gleicher Regeln und Chancen** agieren können, **was zu einem dynamischen Sektor und zu Beschäftigungsmöglichkeiten führt. Flüge innerhalb der EU sind größtenteils Teil globaler Flugrouten, die in einem globalen Markt stattfinden. Das Gleiche**

Luftfahrtbranche an Wettbewerbsfähigkeit verliert und Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen weniger Flugverbindungen zur Verfügung stehen.

gilt für Flugrouten von Drittländern nach Drittländern über europäische Flughäfen. Wo es zu Marktverzerrungen kommt, sind Luftfahrzeugbetreiber oder Flughäfen der Gefahr ausgesetzt, gegenüber internen oder externen Wettbewerbern benachteiligt zu werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass die Luftfahrtbranche an Wettbewerbsfähigkeit verliert, wodurch Luftverkehrsunternehmen und Arbeitsplätze gefährdet werden, und Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen weniger Flugverbindungen und Beförderungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(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. Schwankungen der Kraftstoffpreise können sich erheblich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Luftfahrzeugbetreiber auswirken **und** den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen. Bestehen zwischen Flughäfen der Union oder zwischen Flughäfen in der Union und Flughäfen außerhalb der Union Unterschiede bei den Flugkraftstoffpreisen, kann dies Luftfahrzeugbetreiber dazu veranlassen, aus wirtschaftlichen Gründen ihre Betankungsstrategien anpassen. Das so genannte „Tankering“ von Flugkraftstoff erhöht den Kraftstoffverbrauch von Luftfahrzeugen und führt zu unnötigen Treibhausgasemissionen. So unterminiert das „Tankering“ durch Luftfahrzeugbetreiber die

Geänderter Text

(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. Schwankungen der Kraftstoffpreise können sich erheblich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Luftfahrzeugbetreiber auswirken, den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen **und die Attraktivität des Luftverkehrssektors und somit die Mobilität mindern, wenn hohe Kraftstoffpreise unmittelbar hohe Preise für Endverbraucher nach sich ziehen.** 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 anpassen. Das so genannte „Tankering“ von Flugkraftstoff erhöht den Kraftstoffverbrauch von

Umweltschutzbemühungen der Union. Luftfahrzeugbetreiber können gegenüber anderen Luftfahrtunternehmen, die ähnliche Strecken bedienen, günstige Flugkraftstoffpreise an ihrer Heimatbasis als Wettbewerbsvorteil ausnutzen, was sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors und die Konnektivität im Luftverkehr *auswirken* kann. Mit dieser Verordnung sollten Maßnahmen zur Verhinderung solcher Praktiken festgelegt werden, um unnötige Umweltschäden zu vermeiden und die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb auf dem Luftverkehrsmarkt wiederherzustellen und zu erhalten.

Luftfahrzeugen und führt zu unnötigen Treibhausgasemissionen. So unterminiert das „Tankering“ *aus wirtschaftlichen Gründen* durch Luftfahrzeugbetreiber die Umweltschutzbemühungen der Union. Luftfahrzeugbetreiber können gegenüber anderen Luftfahrtunternehmen, die ähnliche Strecken bedienen, günstige Flugkraftstoffpreise an ihrer Heimatbasis als Wettbewerbsvorteil ausnutzen, was sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors *auswirken* und *so zu Marktverzerrungen führen sowie* die Konnektivität im Luftverkehr *beeinträchtigen* kann. Mit dieser Verordnung sollten Maßnahmen zur Verhinderung solcher Praktiken festgelegt werden, um unnötige Umweltschäden zu vermeiden und die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb auf dem Luftverkehrsmarkt wiederherzustellen und zu erhalten. *Mit dieser Verordnung sollte jedoch auch der Tatsache Rechnung getragen werden, dass „Tankering“ zuweilen auch erfolgt, um den Vorschriften für die Kraftstoffsicherheit zu entsprechen, und in solchen Fällen aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Darüber hinaus kann „Tankering“ auf einigen Flughäfen die Folge besonderer betrieblicher Schwierigkeiten für Luftfahrzeugbetreiber sein, unter anderem in Form unverhältnismäßig langer Abfertigungszeiten für Flugzeuge oder geringerer Flughafenkapazität zu Spitzenzeiten. Die Kommission sollte daher Fälle von „Tankering“ und die eigentlichen Ursachen hierfür genau beobachten, bewerten und untersuchen und gegebenenfalls Legislativvorschläge zur Änderung dieser Verordnung vorlegen.*

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine nachhaltige Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das sowohl das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme in der Union als auch den Umweltschutz sicherstellt. Die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs erfordert die Einführung von Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Luftfahrzeugen, die von Flughäfen der Union aus fliegen. Solche Maßnahmen sollten dazu beitragen, dass die Union ihre Klimaziele bis 2030 bzw. 2050 erreicht.

Geänderter Text

(6) Ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine nachhaltige Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das sowohl das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme in der Union **und die Einhaltung der arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen** als auch den Umweltschutz sicherstellt. Die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs erfordert die Einführung von Maßnahmen, **auch Wirtschaftsinstrumenten**, zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Luftfahrzeugen, die von Flughäfen der Union aus fliegen, **und die Entwicklung eines Markts für die Herstellung und Bereitstellung von nachhaltigen Flugkraftstoffen**. Solche Maßnahmen sollten dazu beitragen, dass die Union ihre Klimaziele bis 2030 bzw. 2050 erreicht.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) In ihrer im Dezember 2020 verabschiedeten Mitteilung über eine Strategie¹⁰ für nachhaltige und intelligente Mobilität legt die Kommission dar, wie das Verkehrssystem der EU seinen ökologischen und digitalen Wandel vollziehen und widerstandsfähiger werden kann. Die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors ist vor allem auf kurze Sicht ein notwendiger und anspruchsvoller Prozess. In den letzten Jahrzehnten **hat** der durch europäische und nationale Forschungs- und Innovationsprogramme im Bereich der Luftfahrt hervorgebrachte technologische Fortschritt dazu beigetragen, dass die Emissionen deutlich gesenkt wurden. Allerdings wurden die

Geänderter Text

(7) In ihrer im Dezember 2020 verabschiedeten Mitteilung über eine Strategie¹⁰ für nachhaltige und intelligente Mobilität legt die Kommission dar, wie das Verkehrssystem der EU seinen ökologischen und digitalen Wandel vollziehen und widerstandsfähiger werden kann. Die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors ist vor allem auf kurze Sicht ein notwendiger und anspruchsvoller Prozess. In den letzten Jahrzehnten **haben** der durch europäische und nationale Forschungs- und Innovationsprogramme im Bereich der Luftfahrt hervorgebrachte technologische Fortschritt **und ein klares Bekenntnis der Branche** dazu beigetragen, dass die Emissionen deutlich gesenkt

Emissionseinsparungen des Sektors durch das weltweite Wachstum des Luftverkehrs wieder zunichte gemacht. Zwar dürften neue Technologien dazu beitragen, dass sich in den nächsten Jahrzehnten für die Kurzstrecke die Abhängigkeit des Luftverkehrs von fossilen Energieträgern verringert, doch **die einzige** Lösung für eine erhebliche Verringerung der CO₂-Emissionen für alle Reichweiten bieten **bereits** kurzfristig die nachhaltigen Flugkraftstoffe. Dieses Potenzial bleibt jedoch derzeit weitgehend ungenutzt.

wurden. Allerdings wurden die Emissionseinsparungen des Sektors durch das weltweite Wachstum des Luftverkehrs wieder zunichte gemacht. Zwar dürften neue Technologien, **einschließlich der Entwicklung emissionsfreier Luftfahrzeuge mit Strom- oder Wasserstoffantrieb**, dazu beitragen, dass sich in den nächsten Jahrzehnten für die Kurzstrecke die Abhängigkeit des Luftverkehrs von fossilen Energieträgern verringert, **und können mittel- und langfristig eine wichtige Rolle im gewerblichen Flugverkehr spielen**, doch **eine vielversprechende** Lösung für eine erhebliche Verringerung der CO₂-Emissionen für alle Reichweiten bieten **sowohl kurzfristig als auch mittel- und langfristig** die nachhaltigen Flugkraftstoffe. Dieses Potenzial bleibt jedoch derzeit weitgehend ungenutzt **und muss mit Blick auf die weitere Entwicklung und den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe und bei der Erforschung neuer Flugzeugtriebwerke und -technologien langfristig unterstützt werden**.

¹⁰ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final) vom 9.12.2020.

¹⁰ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final) vom 9.12.2020.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Der übergeordnete Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ sollte sektorübergreifend über das Energiesystem hinaus umgesetzt werden,

also auch im Verkehrssektor, einschließlich der Luftfahrt. Insbesondere sollte der Grundsatz ein wesentlicher Bestandteil bei den Politik-, Planungs- und Investitionsentscheidungen im Zusammenhang mit der Einführung energieeffizienterer Motoren und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und Technologien sein, auch im Hinblick auf die zügige Entwicklung von Luftfahrzeugen, die mit Strom aus erneuerbaren Quellen oder grünem Wasserstoff angetrieben werden.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Nachhaltige Flugkraftstoffe sind flüssige Kraftstoffe, sogenannte Drop-in-Kraftstoffe, die konventionelle Flugkraftstoffe uneingeschränkt ersetzen können und mit bestehenden Flugzeugtriebwerken kompatibel sind. Auf globaler Ebene wurden mehrere Produktionspfade nachhaltiger Flugkraftstoffe für die zivile und militärische Luftfahrt zugelassen. Nachhaltige Flugkraftstoffe sind technologisch einsatzfähig und können bereits sehr kurzfristig eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Emissionen aus dem Luftverkehr spielen. Mittel- und langfristig wird davon ausgegangen, dass sie einen Großteil des Kraftstoffmix für den Luftverkehr ausmachen werden. Darüber hinaus könnten, sofern geeignete internationale Kraftstoffnormen dies begünstigen, nachhaltige Flugkraftstoffe dazu beitragen, den Gehalt an Aromaten des von einem Betreiber eingesetzten Kraftstoffs und damit sonstige Nicht-CO₂-Emissionen zu verringern. Andere **Alternativen für den Antrieb von Luftfahrzeugen**, wie Strom oder **flüssiger**

Geänderter Text

(8) Nachhaltige Flugkraftstoffe sind **Flugkraftstoffe, die** flüssige Kraftstoffe, sogenannte Drop-in-Kraftstoffe, **umfassen**, die konventionelle Flugkraftstoffe uneingeschränkt ersetzen können und mit bestehenden Flugzeugtriebwerken kompatibel sind, **sowie Wasserstoff und Strom**. Auf globaler Ebene wurden mehrere Produktionspfade nachhaltiger Flugkraftstoffe für die zivile und militärische Luftfahrt zugelassen. Nachhaltige Flugkraftstoffe sind technologisch einsatzfähig und können bereits sehr kurzfristig eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Emissionen aus dem Luftverkehr spielen. Mittel- und langfristig wird davon ausgegangen, dass sie einen Großteil des Kraftstoffmix für den Luftverkehr ausmachen werden. Darüber hinaus könnten, sofern geeignete internationale Kraftstoffnormen dies begünstigen **und die EASA die Entwicklung derartiger Normen unterstützt**, nachhaltige Flugkraftstoffe dazu beitragen, den Gehalt an Aromaten des von einem Betreiber eingesetzten Kraftstoffs und damit sonstige Nicht-CO₂-

Wasserstoff, dürften – zunächst für die Kurzstrecke – schrittweise zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs beitragen.

Emissionen zu verringern. Andere **nachhaltige Flugkraftstoffe**, wie Strom oder Wasserstoff, **sind äußerst vielversprechende Technologien und** dürften – zunächst für die Kurzstrecke – schrittweise zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs beitragen. **Diese Verordnung wird die wissenschaftliche Entwicklung und den Einsatz dieser Technologien sowie die diesbezüglichen kommerziellen Innovationen weiter beschleunigen, indem es den Wirtschaftsakteuren ermöglicht wird, diese Technologien im Zusammenhang mit dem in dieser Verordnung festgelegten Mandat für nachhaltige Flugkraftstoffe zu berücksichtigen, sobald diese Technologien ausgereift und kommerziell verfügbar sein werden. Dies wird auch die Marktsicherheit und -vorhersehbarkeit erhöhen und als Anreiz für die notwendigen Investitionen in diese neuen Technologien dienen.**

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Die schrittweise Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe auf dem Luftverkehrsmarkt wird die Kraftstoffkosten der Luftfahrtunternehmen erhöhen, da die entsprechenden Kraftstofftechnologien in der Produktion derzeit teurer sind als die konventioneller Flugkraftstoffe. Dies dürfte die auf dem Luftverkehrsmarkt in Bezug auf Flugkraftstoff bereits bestehenden Wettbewerbsprobleme noch verschärfen und zu weiteren Marktverzerrungen zwischen Luftfahrzeugbetreibern und Flughäfen führen. Mit dieser Verordnung sollen Maßnahmen ergriffen werden, die durch unionsweit harmonisierte Anforderungen verhindern, dass die

Geänderter Text

(9) Die schrittweise Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe auf dem Luftverkehrsmarkt wird die Kraftstoffkosten der Luftfahrtunternehmen erhöhen, da die entsprechenden Kraftstofftechnologien in der Produktion derzeit teurer sind als die konventioneller Flugkraftstoffe. Dies dürfte die auf dem Luftverkehrsmarkt in Bezug auf Flugkraftstoff bereits bestehenden Wettbewerbsprobleme noch verschärfen und zu weiteren Marktverzerrungen zwischen Luftfahrzeugbetreibern und Flughäfen führen, **auch im Rahmen der Umsetzung von CORSIA und den Emissionsregelungen des EHS**. Mit dieser Verordnung sollen Maßnahmen ergriffen

Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors beeinträchtigt.

werden, die durch unionsweit harmonisierte Anforderungen verhindern, dass die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors beeinträchtigt, ***einschließlich gemeinsamer Definitionen und einer gemeinsamen Zielsetzung auf EU-Ebene.***

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Auf globaler Ebene werden nachhaltige Flugkraftstoffe von der ICAO geregelt. ***Insbesondere legt die ICAO*** detaillierte Anforderungen an die Nachhaltigkeit, Rückverfolgbarkeit und Bilanzierung ***nachhaltiger*** Flugkraftstoffe für Flüge ***fest***, die unter das System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) fallen. Zwar werden mit CORSIA Anreize gesetzt und nachhaltige Flugkraftstoffe als wichtige Säule zur Umsetzung der für den internationalen Luftverkehr langfristig angestrebten Ziele betrachtet, doch gibt es derzeit kein System, das die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe bei internationalen Flügen vorschreibt. In der Regel enthalten die umfassenden multilateralen oder bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der EU oder ihren Mitgliedstaaten und Drittstaaten Umweltschutzbestimmungen. Derzeit sehen solche Bestimmungen ***jedoch*** für die Vertragsparteien keine verbindlichen Anforderungen an die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe vor.

Geänderter Text

(10) Auf globaler Ebene werden nachhaltige Flugkraftstoffe von der ICAO geregelt ***und festgelegt, in deren Rahmen Länder*** detaillierte Anforderungen an die Nachhaltigkeit, Rückverfolgbarkeit und Bilanzierung ***zertifizierter Pfade für nachhaltige*** Flugkraftstoffe für Flüge ***vereinbaren***, die unter das System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) fallen. Zwar werden mit CORSIA Anreize gesetzt und nachhaltige Flugkraftstoffe als wichtige Säule zur Umsetzung der für den internationalen Luftverkehr langfristig angestrebten Ziele betrachtet, doch gibt es derzeit kein System, das die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe bei internationalen Flügen vorschreibt. In der Regel enthalten die umfassenden multilateralen oder bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der EU oder ihren Mitgliedstaaten und Drittstaaten Umweltschutzbestimmungen. Derzeit sehen solche Bestimmungen für die Vertragsparteien keine verbindlichen Anforderungen an die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe vor.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Um Wettbewerbsverzerrungen auf dem internationalen Luftverkehrsmarkt vorzubeugen, die zum Verlust von Verkehrsströmen, die über EU-Flughäfen abgewickelt werden, und zur Verlagerung von CO₂-Emissionen führen könnten, und um einen globalen Markt für nachhaltige Flugkraftstoffe zu schaffen, sollte die Luftfahrtaußenpolitik der Union bei der Umstellung auf die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe eine weltweite Führungsrolle übernehmen, internationale Verhandlungen über die Harmonisierung der Definitionen und Normen für nachhaltige Flugkraftstoffe aufnehmen und die internationale Konvergenz bei den Vorschriften für die Herstellung, Einführung und Verbreitung von nachhaltigen Flugkraftstoffen fördern. Daher ist es wichtig, dass die Union ihre Anstrengungen im Rahmen der ICAO aufrechterhält und sich um ein ehrgeiziges globales System bemüht, das einen globalen Markt für nachhaltige Flugkraftstoffe fördert und für gleiche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler Ebene sorgt. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten sich daher auf der ICAO-Vollversammlung dafür einsetzen, dass unverzüglich Verhandlungen über einen ehrgeizigen globalen politischen Rahmen auf ICAO-Ebene für die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe aufgenommen werden. Sobald ein solcher globaler politischer Rahmen angenommen ist, sollte die Kommission dafür Sorge tragen, dass die Bestimmungen dieser Verordnung mit dem globalen Rahmen und den internationalen Normen vereinbar und kohärent sind und diese ergänzen, um so

eine kohärente Umsetzung und gleiche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler Ebene zu gewährleisten. Darüber hinaus sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten darauf hinwirken, dass umfassende multilaterale und bilaterale Luftverkehrsabkommen und Flugdiensteabkommen gleichwertige und verbindliche Bestimmungen über eine Beimischungsvorgabe für die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe enthalten. Darüber hinaus sollte die Kommission regelmäßig prüfen, ob sich die Bestimmungen dieser Verordnung nachteilig auf das Funktionieren des Luftverkehrsbinnenmarkts, die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrssektors, die internationalen gleichen Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen und Flughafendrehkreuze und mögliche Umleitungen, die zu einer Verlagerung von CO₂-Emissionen führen, auswirken, und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen vorschlagen, um diesen negativen Auswirkungen entgegenzuwirken.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Daher müssen zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 und mit Blick auf deren übergeordnete Ziele einheitliche Vorschriften für den Luftfahrtbinnenmarkt der EU festgelegt werden **und dabei** den besonderen Bedürfnissen und Anforderungen dieses Markts Rechnung **getragen werden**. Die vorliegende Verordnung zielt insbesondere darauf ab, eine Fragmentierung des Luftfahrtmarktes, mögliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen Wirtschaftsakteuren oder unlautere Praktiken von Luftfahrzeugbetreibern zur Vermeidung

Geänderter Text

(12) Daher müssen zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 und mit Blick auf deren übergeordnete Ziele einheitliche Vorschriften für den Luftfahrtbinnenmarkt der EU festgelegt werden, **wobei** den besonderen Bedürfnissen und Anforderungen dieses Markts Rechnung **zu tragen ist und nachhaltige Kraftstoffe im Luftverkehr zu fördern sind**. Die vorliegende Verordnung zielt insbesondere darauf ab, eine Fragmentierung des Luftfahrtmarktes **in der Union**, mögliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen Wirtschaftsakteuren oder unlautere

von Betankungskosten zu verhindern.

Praktiken von Luftfahrzeugbetreibern zur Vermeidung von Betankungskosten zu verhindern **und Innovationen und die Produktion in der Union zu fördern. Gezielte Unterstützung und Finanzierung auf europäischer und einzelstaatlicher Ebene sowie Anreize für öffentliche und private Partnerschaften sind erforderlich, um die Einführung nachhaltiger Flugtreibstoffe zu beschleunigen.**

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Die vorliegende Verordnung sollte **für im zivilen gewerblichen Luftverkehr eingesetzte Luftfahrzeuge gelten. Sie sollte nicht für militärische Luftfahrzeuge und** Luftfahrzeuge gelten, die für humanitäre Zwecke, Such- und Rettungseinsätze, in der Katastrophenhilfe oder für Ambulanzflüge **sowie für den Zoll, die Polizei und zur Feuerbekämpfung eingesetzt werden. Flüge, die unter solchen Umständen durchgeführt werden, sind aufgrund ihres Ausnahmecharakters im Vergleich zu regulären Flügen nicht immer planbar. Aufgrund der Art ihres Flugbetriebs können möglicherweise nicht immer die Verpflichtungen aus dieser Verordnung, die einen unnötigen Aufwand darstellen könnten, erfüllt werden.** Im Hinblick auf gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten EU-Luftfahrtbinnenmarkt **sollte diese Verordnung einen größtmöglichen Teil des** von Flughäfen im Gebiet der EU abgehenden gewerblichen **Flugverkehrs** abdecken. Dabei **sollten im Sinne eines** den Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und Regionen der EU **zugutemkommenden Luftverkehrsnetzes dem Flugbetrieb an kleinen Flughäfen keine übermäßigen Belastungen auferlegt**

Geänderter Text

(15) Die vorliegende Verordnung sollte nicht für Luftfahrzeuge gelten, die für humanitäre Zwecke, Such- und Rettungseinsätze, in der Katastrophenhilfe oder für Ambulanzflüge **eingesetzt werden, da** Flüge, die unter solchen Umständen durchgeführt werden, aufgrund ihres Ausnahmecharakters im Vergleich zu regulären Flügen nicht immer planbar **sind. Aufgrund der Art ihres Flugbetriebs können möglicherweise nicht immer die Verpflichtungen aus dieser Verordnung, die einen unnötigen Aufwand darstellen könnten, erfüllt werden. Diese Verordnung sollte für im zivilen gewerblichen Luftverkehr eingesetzte Luftfahrzeuge gelten. Sie sollte nicht für Militärflugzeuge oder Luftfahrzeuge gelten, die für den Zoll, die Polizei und zur Feuerbekämpfung eingesetzt werden.** Im Hinblick auf gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten EU-Luftfahrtbinnenmarkt **und die Begünstigung des Ausbaus eines Marktes für nachhaltige Flugkraftstoffe und der erforderlichen Infrastruktur für nachhaltige Flugkraftstoffe in der gesamten EU sollte sie sämtlichen** von Flughäfen im Gebiet der EU abgehenden gewerblichen **Flugverkehr** abdecken.

werden. Deshalb sollte ein Schwellenwert für den jährlichen Passagierflug- und Luftfrachtverkehr festgelegt werden, bei dessen Unterschreitung Flughäfen nicht unter diese Verordnung fallen. Allerdings sollte der Anwendungsbereich der Verordnung mindestens 95 % des gesamten von Flughäfen der Union abgehenden Verkehrs abdecken. Aus denselben Gründen sollte für solche Luftfahrzeugbetreiber ein Schwellenwert festgelegt werden, die nur sehr wenige Abflüge von Flughäfen im Gebiet der EU durchführen und daher ausgenommen werden.

Dabei sollte als Übergangsphase ein Flexibilitätsmechanismus eingerichtet werden, der auch „Book & Claim“-Elemente enthält, um ein den Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und Regionen der EU zugutekommendes Luftverkehrsnetz zu sichern, für die nötige Flexibilität zu sorgen, damit Kraftstoffanbieter und Fluggesellschaften nachhaltige Flugkraftstoffe auf möglichst kosteneffiziente Weise bereitstellen bzw. vertanken können, und um dem Flugbetrieb an kleinen Flughäfen keine übermäßigen Belastungen aufzuerlegen. Um unzumutbare Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden, sollten die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen nach diesem Übergangszeitraum langfristig gleichermaßen für alle Flughäfen der Union und für gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber gelten, die auf einem Flughafen der Union starten oder landen.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15a) Es ist von entscheidender Bedeutung, dass weniger angebundene Gebiete in Europa wie Inselregionen und Gebiete in äußerster Randlage, die oft auf den Luftverkehr als einziges Verkehrsmittel angewiesen sind, nicht unverhältnismäßig durch die sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen beeinträchtigt werden und dass der Zugang dieser Gebiete zu wesentlichen Waren und Dienstleistungen sichergestellt ist. Um zur Wahrung der Luftverkehrsanbindung von Regionen mit weniger alternativen Verkehrsoptionen beizutragen, sollten die möglichen

Auswirkungen der Bestimmungen dieser Verordnung auf die Erschwinglichkeit, die Wettbewerbsfähigkeit und mögliche Preiserhöhungen von Flugstrecken, die abgelegene Regionen und andere Gebiete der Union verbinden, berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass der Pool förderfähiger nachhaltiger Rohstoffe so umfassend wie möglich ist, um das Potenzial zur Steigerung der Produktion nachhaltiger Flugkraftstoffe zu erschwinglichen Preisen zu maximieren. Die Liste der im Rahmen dieser Verordnung in Betracht kommenden Rohstoffe sollte nicht unveränderlich sein, sondern sich im Laufe der Zeit weiterentwickeln, damit neue nachhaltige Rohstoffe aufgenommen werden können. Zu diesem Zweck sollte die Kommission gemäß Artikel 28 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2018/2001 die Liste der Rohstoffe in Anhang IX Teile A und B mindestens alle zwei Jahre im Hinblick auf die Aufnahme neuer Rohstoffe überprüfen. Neue Rohstoffe, die in Anhang IX aufgenommen werden, sollten gemäß dieser Verordnung unmittelbar für die Herstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe in Frage kommen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

(17) Aus Gründen der Nachhaltigkeit, sollten Kraftstoffe auf **der** Basis von **Futter- und Nahrungsmittelpflanzen** nicht **gefördert werden**. Insbesondere kommt es dann zu einer indirekten Landnutzungsänderung, wenn der Anbau von Pflanzen für Biokraftstoffe die traditionelle Erzeugung von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen verdrängt. Die so entstehende zusätzliche Nachfrage erhöht den Druck auf die Flächen und kann dazu führen, dass landwirtschaftliche Nutzflächen auf Gebiete mit hohem Kohlenstoffbestand, wie Wälder, Feuchtgebiete und Torfmoorflächen, ausgedehnt werden, wobei zusätzliche Treibhausgase freigesetzt werden und sich Bedenken im Hinblick auf den Verlust der biologischen Vielfalt stellen. Untersuchungen haben gezeigt, dass das Ausmaß der Auswirkungen von einer Vielzahl von Faktoren abhängt, darunter die Art der für die Kraftstoffherstellung verwendeten Rohstoffe, der Umfang der zusätzlichen Nachfrage nach Rohstoffen, die durch die Verwendung von Biokraftstoffen ausgelöst wird, und das Ausmaß, in dem Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand weltweit geschützt sind. Ein besonders hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen wurde für aus Rohstoffen hergestellte Biokraftstoffe ermittelt, bei denen eine wesentliche Ausdehnung der Produktionsflächen auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu beobachten ist. Daher sollten Kraftstoffe auf der Basis von Futter- und Nahrungsmittelpflanzen nicht gefördert werden. Dieser Ansatz steht im Einklang mit der Politik der Union und insbesondere mit der Richtlinie (EU) 2018/2001, die unter Berücksichtigung der geringeren Umweltvorteile, des geringeren Treibhausgasreduzierungsspotenzials und der allgemeineren Bedenken hinsichtlich der Nachhaltigkeit solcher Biokraftstoffe

(17) Aus Gründen der Nachhaltigkeit sollten Kraftstoffe auf Basis von **Nahrungs- und Futtermittelpflanzen, einschließlich Biokraftstoffen, die ein hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen bergen, wie etwa aus Palmöl gewonnene Biokraftstoffe, 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 Rohstoffen, die durch die Verwendung von Biokraftstoffen ausgelöst wird, und das Ausmaß, in dem Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand weltweit geschützt sind. Ein besonders hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen wurde für aus Rohstoffen hergestellte Biokraftstoffe ermittelt, bei denen eine wesentliche Ausdehnung der Produktionsflächen auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu beobachten ist. Daher sollten Kraftstoffe auf der Basis von Futter- und Nahrungsmittelpflanzen nicht gefördert werden. Dieser Ansatz steht im Einklang mit der Politik der Union und insbesondere mit der Richtlinie (EU) 2018/2001, die unter Berücksichtigung der geringeren

Beschränkungen und Obergrenzen für deren Verwendung im Straßen- und Schienenverkehr festlegt. Indirekte Landnutzungsänderungen können nicht nur zu Treibhausgasemissionen führen, die die Emissionseinsparungen einzelner Biokraftstoffe ganz oder teilweise wieder zunichtemachen, sondern stellen auch Risiken für die biologische Vielfalt dar. Dieses Risiko ist dann besonders hoch, wenn es infolge eines deutlichen Anstiegs der Nachfrage möglicherweise zu einer starken Ausweitung der Produktion kommt. Die Nachfrage des Luftfahrtsektors nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen ist derzeit vernachlässigbar, da über 99 % der derzeit verwendeten Flugkraftstoffe fossilen Ursprungs sind. Daher gilt es zu vermeiden, dass mit dieser Verordnung die Verwendung von aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen gefördert und eine potenziell große Nachfrage nach diesen Kraftstoffen geschaffen wird. Mit dem in dieser Verordnung festgelegten Ausschluss von Biokraftstoffen auf Pflanzenbasis von der Förderfähigkeit wird auch das Risiko einer Verlangsamung der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs verringert, das sich andernfalls aus einer Verlagerung von Biokraftstoffen auf Pflanzenbasis vom Straßensektor auf den Luftfahrtsektor ergeben könnte. Die Gefahr einer solchen Verlagerung gilt es unbedingt zu minimieren, da der Straßenverkehr derzeit nach wie vor der bei Weitem umweltschädlichste Verkehrssektor ist.

Umweltvorteile, des geringeren Treibhausgasreduzierungs potenzials und der allgemeineren Bedenken hinsichtlich der Nachhaltigkeit solcher Biokraftstoffe Beschränkungen und Obergrenzen für deren Verwendung im Straßen- und Schienenverkehr festlegt. Indirekte Landnutzungsänderungen können nicht nur zu Treibhausgasemissionen führen, die die Emissionseinsparungen einzelner Biokraftstoffe ganz oder teilweise wieder zunichtemachen, sondern stellen auch Risiken für die biologische Vielfalt dar. Dieses Risiko ist dann besonders hoch, wenn es infolge eines deutlichen Anstiegs der Nachfrage möglicherweise zu einer starken Ausweitung der Produktion kommt. Die Nachfrage des Luftfahrtsektors nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen ist derzeit vernachlässigbar, da über 99 % der derzeit verwendeten Flugkraftstoffe fossilen Ursprungs sind. Daher gilt es zu vermeiden, dass mit dieser Verordnung die Verwendung von aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen gefördert und eine potenziell große Nachfrage nach diesen Kraftstoffen geschaffen wird. Mit dem in dieser Verordnung festgelegten Ausschluss von Biokraftstoffen auf Pflanzenbasis von der Förderfähigkeit wird auch das Risiko einer Verlangsamung der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs verringert, das sich andernfalls aus einer Verlagerung von Biokraftstoffen auf Pflanzenbasis vom Straßensektor auf den Luftfahrtsektor ergeben könnte. Die Gefahr einer solchen Verlagerung gilt es unbedingt zu minimieren, da der Straßenverkehr derzeit nach wie vor der bei Weitem umweltschädlichste Verkehrssektor ist.

Änderungsantrag 18

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17a) Genaue und korrekte Informationen über die Merkmale nachhaltiger Flugkraftstoffe sind für das ordnungsgemäße Funktionieren dieser Verordnung von großer Bedeutung. Damit das Vertrauen der Verbraucher gestärkt und für Transparenz und Rückverfolgbarkeit gesorgt wird, sind die Kraftstoffanbieter dafür verantwortlich, korrekte Informationen über die Eigenschaften des gelieferten Kraftstoffs, seine Nachhaltigkeitsmerkmale und den Ursprung der bei der Herstellung des Kraftstoffs verwendeten Rohstoffe bereitzustellen. Diese Informationen werden über die gemäß Artikel 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 (Richtlinie über Energie aus erneuerbaren Quellen) eingerichtete Unionsdatenbank gemeldet. Kraftstoffanbietern, die nachweislich irreführende oder ungenaue Angaben über die Merkmale oder die Herkunft der von ihnen gelieferten Kraftstoffe gemacht haben, sollten Sanktionen auferlegt werden. Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass Kraftstoffanbieter zeitnah genaue Informationen in die Unionsdatenbank eintragen und dass diese Informationen verifiziert und geprüft werden. Da ein erheblicher Teil der für die Herstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe benötigten Rohstoffe von außerhalb der Union stammt, müssen die Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den zuständigen europäischen Stellen den Kontrollmechanismus für Verbringungen stärken, auch indem Untersuchungen vor Ort durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang wird die Kommission gemäß Artikel 30 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2018/2001 eine Durchführungsverordnung über die Zertifizierung der Nachhaltigkeit veröffentlichen, 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.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(18) Damit Akteure der Luftfahrt- und der Kraftstoffbranche **Sicherheit** hinsichtlich der Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe im Rahmen dieser Verordnung haben, braucht es einen einzigen, klaren und robusten Nachhaltigkeitsrahmen. Im Sinne der Kohärenz mit anderen einschlägigen Politikbereichen der EU sollte die Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe nach den in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001¹² festgelegten Nachhaltigkeitskriterien festgelegt werden.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=de>

Geänderter Text

(18) Damit Akteure der Luftfahrt- und der Kraftstoffbranche **Rechtssicherheit und Kontinuität** hinsichtlich der Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe im Rahmen dieser Verordnung haben, braucht es einen einzigen, klaren und robusten Nachhaltigkeitsrahmen. Im Sinne der Kohärenz mit anderen einschlägigen Politikbereichen der EU sollte die Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe nach den in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001¹² festgelegten Nachhaltigkeitskriterien festgelegt werden.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=de>

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Mit der vorliegenden Verordnung sollte sichergestellt werden, dass im Wettbewerb unter Luftfahrzeugbetreibern im Hinblick auf den Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen

Geänderter Text

(19) Mit der vorliegenden Verordnung sollte sichergestellt werden, dass im Wettbewerb unter Luftfahrzeugbetreibern im Hinblick auf den Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen

Chancengleichheit herrscht. Um Verzerrungen auf dem Flugdienstemarkt zu vermeiden, sollten an allen unter diese Verordnung fallenden Flughäfen der Union gleiche Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen bereitgestellt werden. Wenngleich es dem Markt freisteht, größere Mengen an nachhaltigem Kraftstoff bereitzustellen und zu verwenden, sollte mit dieser Verordnung sichergestellt werden, dass für alle unter die Verordnung fallenden Flughäfen die gleichen Vorgaben für die Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe gelten. **Sie** ersetzt alle mittelbar oder unmittelbar auf nationaler oder regionaler Ebene festgelegten Anforderungen, die den Luftfahrzeugbetreibern oder Flugkraftstoffanbietern andere als die in dieser Verordnung festgelegten Vorgaben für den Markthochlauf oder die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe machen. Um einen klaren und berechenbaren Rechtsrahmen zu schaffen und dadurch die Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten und innovativsten Technologien mit Wachstumspotenzial in Hinblick auf den künftigen Bedarf zu fördern, sollten in dieser Verordnung Mindestanteile synthetischer Flugkraftstoffe festgelegt werden, die im Laufe der Zeit schrittweise angehoben werden. Die Festlegung einer speziell für synthetische Flugkraftstoffe geltenden Verpflichtung ist angesichts des erheblichen Dekarbonisierungspotenzials solcher Kraftstoffe und ihrer derzeitigen geschätzten Produktionskosten erforderlich. Synthetische Flugkraftstoffe, die aus Strom aus erneuerbaren Quellen und direkt aus der Luft gewonnenem Kohlenstoff erzeugt werden, können im Vergleich zu konventionellem Flugkraftstoff Emissionseinsparungen von bis zu 100 % erzielen. Auch haben sie erhebliche Vorteile im Vergleich zu anderen Arten nachhaltiger Flugkraftstoffe im Hinblick auf die Ressourceneffizienz (insbesondere den Wasserbedarf) des

Chancengleichheit herrscht. Um Verzerrungen auf dem Flugdienstemarkt zu vermeiden, sollten an allen unter diese Verordnung fallenden Flughäfen der Union gleiche Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen bereitgestellt werden. Wenngleich es dem Markt freisteht, größere Mengen an nachhaltigem Kraftstoff bereitzustellen und zu verwenden, sollte mit dieser Verordnung sichergestellt werden, dass für alle unter die Verordnung fallenden Flughäfen die gleichen Vorgaben für die Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe gelten. **Die Verfügbarkeit von Rohstoffen und die Produktionskapazität für nachhaltige Flugkraftstoffe sind nicht unbegrenzt. Eine Situation, in der einige Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene insgesamt höhere Verpflichtungen zur Versorgung mit nachhaltigem Flugkraftstoff einführen würden, wird den Wettbewerb um Rohstoffe gegenüber anderen Verkehrs- und Energiesektoren verstärken und könnte zu Versorgungsengpässen in anderen Regionen führen. Dies würde die Fähigkeit der Luftfahrzeugbetreiber in diesen Regionen beeinträchtigen, die CO₂-Emissionen zu senken, und die Kosten für diese Luftfahrzeugbetreiber durch die Einhaltung des EU-EHS auf ungerechte Weise erhöhen, was zu Marktverzerrungen und einem allgemeinen Wettbewerbsnachteil führen würde. Daher sollte auf EU-Ebene ein gemeinsames Ziel für die Gesamtproduktion und die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe festgelegt werden. Diese Verordnung** ersetzt alle mittelbar oder unmittelbar auf nationaler oder regionaler Ebene festgelegten Anforderungen, die den Luftfahrzeugbetreibern oder Flugkraftstoffanbietern andere als die in dieser Verordnung festgelegten Vorgaben für den Markthochlauf oder die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe machen. Um einen klaren und

Produktionsprozesses. Die Produktionskosten synthetischer Flugkraftstoffe werden derzeit jedoch auf das Drei- bis Sechsfache des Marktpreises für konventionelle Flugkraftstoffe geschätzt. Daher sollten in dieser Verordnung Vorgaben speziell für diese Technologie festgelegt werden. Andere Arten synthetischer Kraftstoffe, wie kohlenstoffarme synthetische Kraftstoffe mit großem Treibhausgasminderungspotenzial könnten im Zuge künftiger Überarbeitungen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung aufgenommen werden, sofern diese Kraftstoffe in die **Erneuerbare-Energien-Richtlinie** aufgenommen werden.

berechenbaren Rechtsrahmen zu schaffen und dadurch die Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten und innovativsten Technologien mit Wachstumspotenzial in Hinblick auf den künftigen Bedarf zu fördern, sollten in dieser Verordnung Mindestanteile synthetischer Flugkraftstoffe festgelegt werden, die im Laufe der Zeit schrittweise angehoben werden. Die Festlegung einer speziell für synthetische Flugkraftstoffe geltenden Verpflichtung ist angesichts des erheblichen Dekarbonisierungspotenzials solcher Kraftstoffe und ihrer derzeitigen geschätzten Produktionskosten erforderlich. Synthetische Flugkraftstoffe, die aus Strom aus erneuerbaren Quellen und direkt aus der Luft gewonnenem Kohlenstoff erzeugt werden, können im Vergleich zu konventionellem Flugkraftstoff Emissionseinsparungen von bis zu 100 % erzielen. Auch haben sie erhebliche Vorteile im Vergleich zu anderen Arten nachhaltiger Flugkraftstoffe im Hinblick auf die Ressourceneffizienz (insbesondere den Wasserbedarf) des Produktionsprozesses. Die Produktionskosten synthetischer Flugkraftstoffe werden derzeit jedoch auf das Drei- bis Sechsfache des Marktpreises für konventionelle Flugkraftstoffe geschätzt. Daher sollten in dieser Verordnung Vorgaben speziell für diese Technologie festgelegt werden. Andere Arten synthetischer Kraftstoffe, wie kohlenstoffarme synthetische Kraftstoffe mit großem Treibhausgasminderungspotenzial könnten im Zuge künftiger Überarbeitungen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung aufgenommen werden, sofern diese Kraftstoffe in die **Richtlinie über Energie aus erneuerbaren Quellen** aufgenommen werden. **Darüber hinaus können synthetische Flugkraftstoffe mit aus der Luft gewonnenem CO₂ (Direct Air Capture, DAC) dank ihrer Fähigkeit zur nachhaltigen Kohlenstoffgewinnung eine wichtige Rolle spielen und sollten weiter**

gefördert werden.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19a) Die Verfügbarkeit von Rohstoffen und die Produktionskapazität für nachhaltige Flugkraftstoffe sind nicht unbegrenzt. Ein verstärkter Wettbewerb um begrenzte Rohstoffe könnte zu Versorgungsengpässen und Marktverzerrungen führen und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrssektors insgesamt beeinträchtigen. Um für gleiche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen und eine Fragmentierung des Binnenmarkts zu vermeiden, sollten in der gesamten Union harmonisierte Anforderungen für die Mindestanteile in Bezug auf den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe gelten. Die Mitgliedstaaten können jedoch, während sie dafür Sorge tragen, dass diese EU-weit harmonisierten Mengenteile gemäß Anhang I erreicht werden, nationale Maßnahmen, unterstützende Strategien und Initiativen ergreifen, die darauf abzielen, das Niveau der Produktion und des Einsatzes nachhaltiger Flugkraftstoffe, einschließlich synthetischer Flugkraftstoffe, in ihrem Hoheitsgebiet zu erhöhen, z. B. durch die Bereitstellung finanzieller Unterstützung. Solche einzelstaatlichen Maßnahmen sollten transparent, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und allgemein gehalten sein und sollten allen Unternehmen offen stehen. Da in dieser Verordnung kein Höchstwert für den Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe festgelegt ist, können Luftfahrtunternehmen und Kraftstoffanbieter darüber hinaus ehrgeizigere Umweltstrategien verfolgen

und in ihrem Betriebsnetz unter Vermeidung von „Tankering“ eine größere Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe einsetzen bzw. anbieten. Zu diesem Zweck könnten Luftfahrtunternehmen und Kraftstoffanbieter im Wege vertraglicher Vereinbarungen gegenseitige Verpflichtungen zur Herstellung, Lieferung und zum Kauf im Voraus festgelegter Mengen nachhaltiger Flugkraftstoffe vereinbaren, einschließlich solcher, die über die in Anhang I festgelegten Mindestmengenanteile hinausgehen. Diese vertraglichen Vereinbarungen können auch die Haftung abdecken und die Bedingungen für eine finanzielle Entschädigung im Falle der Nichtlieferung festlegen.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19b) Die Nachfrage der Verbraucher kann eine wichtige Rolle bei der Entwicklung hin zu einer nachhaltigeren Luftfahrt spielen. Damit die Verbraucher eine fundierte Entscheidung treffen können, bedarf es jedoch robusterer, zuverlässigerer, unabhängigerer und harmonisierter Informationen über die Umweltauswirkungen des Fliegens, und zwar im Einklang mit dem Aktionsplan der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Zu diesem Zweck sollte ein umfassendes EU-Kennzeichnungssystem für die Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs geschaffen werden, das den Nutzern von Luftverkehrsdiensten klare, transparente, umfassende, benutzerfreundliche und leicht verständliche Informationen über die Umweltleistung des Luftverkehrs

liefert. Dies wird dazu führen, dass Verbraucher fundierte Entscheidungen treffen können, und die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe und andere Nachhaltigkeitsmaßnahmen durch Luftfahrzeugbetreiber weiter fördern. Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) ist bereits für die Umweltzertifizierung von Luftfahrzeugen zuständig und arbeitet mit Interessenträgern zusammen, um ein Umweltkennzeichnungssystem für die Luftfahrt zu entwickeln, das Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugbetreiber und gewerbliche Flüge abdeckt. Die EASA sollte mit der Weiterentwicklung, Umsetzung und Funktionsweise eines solchen Systems beauftragt werden, um für Unabhängigkeit, technische Robustheit und Synergien mit anderen EU-Maßnahmen zu sorgen.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

(20) Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass der Luftfahrtmarkt erfolgreich ohne Versorgungsengpässe mit dem Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe beliefert werden kann. Daher sollte der Branche für erneuerbare Kraftstoffe eine ausreichende Vorlaufzeit eingeräumt werden, damit sie die entsprechenden Produktionskapazitäten ausbauen kann. Die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe sollte ab 2025 **verbindlich vorgeschrieben werden**. In diesem Sinne sollten auch die Bedingungen dieser Verordnung über einen langen Zeitraum stabil bleiben, damit auf dem Markt Rechtssicherheit und Berechenbarkeit herrscht und Investitionen dauerhaft in die Produktionskapazität für nachhaltige Flugkraftstoffe gelenkt

Geänderter Text

(20) Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass der Luftfahrtmarkt erfolgreich ohne Versorgungsengpässe mit dem Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe beliefert werden kann. Daher sollte der Branche für erneuerbare Kraftstoffe eine ausreichende Vorlaufzeit eingeräumt **und ein Flexibilitätsmechanismus eingerichtet** werden, damit sie die entsprechenden Produktionskapazitäten ausbauen kann **und damit die Anbieter von Flugkraftstoffen und Luftfahrzeugbetreiber ihren Verpflichtungen auf die kosteneffizienteste Weise nachkommen können, ohne dass die allgemeinen Umweltziele dieser Verordnung reduziert werden**. Die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe sollte ab 2025 **erfolgen**,

werden.

wobei die im Flexibilitätsmechanismus für nachhaltige Flugkraftstoffe vorgesehene Flexibilität zu berücksichtigen ist. In diesem Sinne sollten auch die Bedingungen dieser Verordnung über einen langen Zeitraum stabil bleiben, damit auf dem Markt Rechtssicherheit und Berechenbarkeit herrscht und Investitionen dauerhaft in die Produktionskapazität für nachhaltige Flugkraftstoffe gelenkt werden.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

(21) Die Einführung und der zunehmende Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe sowie die damit steigenden Kraftstoffkosten auf Flughäfen der Union können zu einer Zunahme von Praktiken wie des „Tankering“ führen. **„Tankering“-Praktiken** sind nicht nachhaltig und sollten vermieden werden, da sie die Bemühungen der Union zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs untergraben. Solche Praktiken stehen im Widerspruch zu den Dekarbonisierungszielen für den Luftverkehr, da – bezogen auf einen bestimmten Flug – ein höheres Gewicht des Luftfahrzeugs den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen erhöhen würde. Sie würden auch dazu führen, dass in der EU zwischen Luftfahrzeugbetreibern, aber auch zwischen Flughäfen, keine gleichen Wettbewerbsbedingungen mehr herrschen. Die Luftfahrzeugbetreiber sollten nach dieser Verordnung daher verpflichtet sein, vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union Kraftstoff zu tanken. Die Menge an Kraftstoff, die vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union vertankt wird, sollte der

Geänderter Text

(21) Die Einführung und der zunehmende Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe sowie die damit steigenden Kraftstoffkosten auf Flughäfen der Union können zu einer Zunahme von Praktiken wie des „Tankering“ **aus wirtschaftlichen Gründen** führen. **Praktiken des „Tankering“ aus wirtschaftlichen Gründen** sind nicht nachhaltig und sollten vermieden werden, da sie die Bemühungen der Union zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs untergraben. Solche Praktiken stehen im Widerspruch zu den Dekarbonisierungszielen für den Luftverkehr, da – bezogen auf einen bestimmten Flug – ein höheres Gewicht des Luftfahrzeugs den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen erhöhen würde. Sie würden auch dazu führen, dass in der EU zwischen Luftfahrzeugbetreibern, aber auch zwischen Flughäfen, keine gleichen Wettbewerbsbedingungen mehr herrschen. Die Luftfahrzeugbetreiber sollten nach dieser Verordnung daher verpflichtet sein, vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union Kraftstoff zu tanken. Die Menge an Kraftstoff, die vor dem

Kraftstoffmenge entsprechen, die für die Durchführung der von diesem Flughafen abgehenden Flüge erforderlich ist, wobei die Kraftstoffsicherheitsvorschriften eingehalten werden müssen. Mit dieser Anforderung wird ein hohes Umweltschutzniveau gewährleistet und gleichzeitig sichergestellt, dass für den Flugbetrieb in der Union Betreiber aus der Union und Drittlandbetreiber gleichen Bedingungen unterliegen. Da in der Verordnung für den Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe an allen Flugkraftstoffen kein Höchstwert festgelegt ist, können Luftfahrtunternehmen und Kraftstoffanbieter ehrgeizigere Umweltstrategien verfolgen und in ihrem Betriebsnetz unter Vermeidung von „Tankering“ eine größere Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe einsetzen bzw. anbieten.

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, wobei die Kraftstoffsicherheitsvorschriften eingehalten werden müssen. Mit dieser Anforderung wird ein hohes Umweltschutzniveau gewährleistet und gleichzeitig sichergestellt, dass für den Flugbetrieb in der Union Betreiber aus der Union und Drittlandbetreiber gleichen Bedingungen unterliegen. Da in der Verordnung für den Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe an allen Flugkraftstoffen kein Höchstwert festgelegt ist, können Luftfahrtunternehmen und Kraftstoffanbieter ehrgeizigere Umweltstrategien verfolgen und in ihrem Betriebsnetz unter Vermeidung von „Tankering“ eine größere Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe einsetzen bzw. anbieten. ***Um für gleiche Wettbewerbsbedingungen sowohl für Flüge innerhalb der EU als auch für Flüge außerhalb der EU zu sorgen, sollte die Kommission Fälle von „Tankering“ regelmäßig überwachen, bewerten und darüber Bericht erstatten.***

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21a) Die weitere Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe, die in der Regel geringere Konzentrationen aromatischer Verbindungen und einen geringeren Schwefelgehalt aufweisen, wird dazu beitragen, die Nicht-CO₂-Effekte auf das Klima zu verringern. Eine weitere Senkung des Aromaten- und Schwefelgehalts von Flugkraftstoffen würde die Bildung von Kondensstreifen vermindern, die Luftqualität in der

Umgebung von Flughäfen verbessern und die Qualität des Treibstoffs zum Nutzen der Fluggesellschaften erhöhen, sowohl durch die hohe Energiedichte als auch durch die geringeren Wartungskosten aufgrund des niedrigeren Rußgehalts. Die Verringerung des Aromatengehalts von Flugkraftstoffen muss jedoch unter Einhaltung der internationalen Kraftstoffsicherheitsvorschriften und unter Wahrung weltweit gleicher Wettbewerbsbedingungen erfolgen. Daher sollte die EASA den Aromaten- und Schwefelgehalt konventioneller Flugkraftstoffe überwachen. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat bis spätestens 1. Januar 2025 einen Bericht vorlegen, in dem mögliche Maßnahmen zur Optimierung des Aromatengehalts von Flugkraftstoffen, gegebenenfalls einschließlich Legislativvorschlägen und Kraftstoffqualitätsnormen, bewertet werden.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21b) Neben der Klimaerwärmung wirkt sich der Luftverkehr auch negativ auf die Luftqualität aus. Die bedeutendsten Schadstoffe sind Feinstaub (PM), einschließlich ultrafeiner Partikel, Stickoxide (NOX) und flüchtige organische Verbindungen (VOC), wobei einige dieser primären Schadstoffe andere Schadstoffe erzeugen^{1a}. Obwohl die gesundheitlichen Auswirkungen von Feinstaub noch weiter erforscht werden müssen, haben mehrere Studien kurz- und langfristige Auswirkungen der Exposition gegenüber Feinstaub aufgezeigt, darunter Sterblichkeit, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, ischämische Herzkrankheiten und

Lungenmorbidity^{1b}. Die Luftverschmutzung trägt durch die Schädigung der Ökosysteme auch zum Verlust der biologischen Vielfalt bei.

^{1a} EASA, Luftverkehr und

Luftverschmutzung:

<https://www.easa.europa.eu/eaer/topics/adapting-changing-climate/air-quality>

^{1b} WHO-Luftqualitätsrichtlinien 2021:

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) **Flughäfen, die unter diese Verordnung fallen, sollten sicherstellen**, dass alle erforderlichen Infrastrukturen für die Lieferung, Lagerung und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe vorhanden sind, damit der Markthochlauf dieser Flugkraftstoffe nicht behindert wird. Erforderlichenfalls sollte die Agentur von einem Flughafen der Union verlangen können, Informationen darüber vorzulegen, welche Infrastrukturen Luftfahrzeugbetreibern zur Verfügung stehen, damit Vertrieb und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe nahtlos gewährleistet sind. Die Agentur sollte Flughäfen und Luftfahrtunternehmen als gemeinsame Anlaufstelle für den Fall dienen können, dass technische Klarstellungen in Bezug auf die Verfügbarkeit der Kraftstoffinfrastruktur erforderlich sind.

Geänderter Text

(22) **Es ist wichtig, sicherzustellen**, dass alle erforderlichen Infrastrukturen für die Lieferung, Lagerung und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe vorhanden sind **und dass Kraftstoffanbieter ständigen und ununterbrochenen Zugang zu Infrastruktur für Verkehrskraftstoffe haben**, damit der Markthochlauf dieser Flugkraftstoffe nicht behindert wird. **Diese Verordnung sollte den unterschiedlichen Verwaltungsmodellen für Flughäfen in der Union Rechnung tragen. In diesem Zusammenhang sollten Flughäfen, die unter diese Verordnung fallen, oder gegebenenfalls das zuständige Leitungsorgan, dem der betreffende Mitgliedstaat die zentralen Infrastruktureinrichtungen des Flughafens gemäß Artikel 8 der Richtlinie 96/67/EG des Rates („Bodenabfertigungsrichtlinie“) vorbehalten hat, alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die Infrastruktur bereitzustellen, die für die Lieferung, Lagerung und Vertankung**

solcher nachhaltigen Flugkraftstoffe und den Zugang der Luftfahrzeugbetreiber zu diesen erforderlich ist. Wird die Verantwortung für die Bereitstellung der Kraftstoffinfrastruktur auf einem Flughafen der Union aufgrund vertraglicher Vereinbarungen letztendlich von einer anderen Stelle als dem Flughafen der Union oder gegebenenfalls dem Leitungsorgan eines Flughafens übernommen, so sollte diese Stelle im Rahmen der vertraglichen Vereinbarung für die Einhaltung der Verpflichtung nach Artikel 6 dieser Verordnung verantwortlich sein. Erforderlichenfalls sollte die Agentur von einem Flughafen der Union verlangen können, Informationen darüber vorzulegen, welche Infrastrukturen Luftfahrzeugbetreibern zur Verfügung stehen, damit Vertrieb und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe nahtlos gewährleistet sind. Die Agentur sollte Flughäfen und Luftfahrtunternehmen als gemeinsame Anlaufstelle für den Fall dienen können, dass technische Klarstellungen in Bezug auf die Verfügbarkeit der Kraftstoffinfrastruktur erforderlich sind. *Sobald elektrische oder wasserstoffbetriebene Luftfahrzeuge ausgereift und kommerziell verfügbar sind, müssen die unter diese Verordnung fallenden Flughäfen alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um eine geeignete Infrastruktur für Wasserstoff und elektrisches Laden für Luftfahrzeuge im Einklang mit dem jeweiligen Einsatzplan des nationalen Strategierahmens gemäß der vorgeschlagenen Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu ermöglichen. Darüber hinaus sollte die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge gemäß Artikel 12 der Verordnung XXX [AFIR-Verordnung] sichergestellt werden.*

Änderungsantrag 28

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22a) Die Versorgung vieler Flughäfen der Union mit Flugkraftstoff erfolgt hauptsächlich über Fernleitungen von Raffinerien oder Mischanlagen, in denen nachhaltige Flugkraftstoffe beigemischt werden müssen, um Sicherheits- und Nachhaltigkeitsvorgaben zu erfüllen. Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um Flugkraftstoffanbietern den ständigen und ununterbrochenen Zugang zur zivilen Infrastruktur für den Transport von Flugkraftstoffen zu ermöglichen, um sowohl konventionelle Flugkraftstoffe als auch Flugkraftstoffe mit Anteilen nachhaltiger Flugkraftstoffe zu liefern. Die Belieferung der Flughäfen der Union mit nachhaltigen Flugkraftstoffen in zur Erfüllung der Bestimmungen von Anhang I ausreichenden Mengen mit anderen Mitteln, etwa durch den Transport von den Raffinerien und Mischanlagen auf der Straße bzw. mittels Lastkraftwagen, ist aus logistischen, praktischen und Kostengründen sowie in Anbetracht der CO₂-Strafe nicht machbar. Es wird unerlässlich sein, diese Fernleitungen zusätzlich zu den Fernleitungen im Besitz von Kraftstoffanbietern, sofern vorhanden, und bereits vorhandenen Bahnanlagen zu nutzen, um die gemäß dieser Verordnung erforderliche Mindestmenge an nachhaltigen Flugkraftstoffen zu liefern.

Änderungsantrag 29

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 24**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(24) Die Luftfahrzeugbetreiber sollten

(24) Die Luftfahrzeugbetreiber sollten

ferner für den Nachweis, dass kein „Tankering“ durchgeführt wurde, verpflichtet werden, jährlich über die tatsächlich an den einzelnen Flughäfen der Union vertankten Mengen Flugkraftstoff Bericht zu erstatten. Die Berichte sollten von unabhängigen Prüfstellen überprüft und der Agentur zur Überwachung und Bewertung der Einhaltung übermittelt werden. Den Prüfstellen sollte zur Feststellung der Richtigkeit des von den Betreibern gemeldeten Jahresbedarfs an Flugkraftstoff ein von der Kommission genehmigtes Instrument zur Verfügung stehen.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 26 a (neu)

Vorschlag der Kommission

ferner für den Nachweis, dass kein „Tankering“ **aus wirtschaftlichen Gründen** durchgeführt wurde, verpflichtet werden, jährlich über die tatsächlich an den einzelnen Flughäfen der Union vertankten Mengen Flugkraftstoff Bericht zu erstatten. Die Berichte sollten von unabhängigen Prüfstellen überprüft und der Agentur zur Überwachung und Bewertung der Einhaltung übermittelt werden. Den Prüfstellen sollte zur Feststellung der Richtigkeit des von den Betreibern gemeldeten Jahresbedarfs an Flugkraftstoff ein von der Kommission genehmigtes Instrument zur Verfügung stehen.

Geänderter Text

(26a) Die Einführung eines Mandats für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe in der Union könnte einen ungerechtfertigten Wettbewerbsnachteil für EU-Luftfahrtunternehmen, die direkte Langstreckenflüge von einem Flughafen in der Union aus durchführen, gegenüber Wettbewerbern, die über ein Flughafendrehkreuz außerhalb der Union fliegen, zur Folge haben. Um die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe, bei denen in absehbarer Zukunft voraussichtlich ein erheblicher Preisunterschied gegenüber herkömmlichen Kraftstoffen bestehen wird, in der Union weiter zu fördern, sollten Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit haben, kostenlose Zertifikate für die Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe im Rahmen des EHS zu beantragen.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27

Vorschlag der Kommission

(27) *Es* ist von entscheidender Bedeutung, dass Luftfahrzeugbetreiber, je nach Flugstrecke, die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe im Rahmen von Treibhausgasminderungssystemen wie dem Emissionshandelssystem der EU oder CORSIA geltend machen können. Dabei darf diese Verordnung auf keinen Fall zu einer Doppelzählung von Emissionsreduktionen führen. Luftfahrzeugbetreiber sollten ein und dieselbe Charge nachhaltiger Flugkraftstoffe nur einmal geltend machen dürfen. Kraftstoffanbieter sollten verpflichtet werden, Luftfahrzeugbetreibern kostenlos alle Daten über die Eigenschaften des an diese verkauften nachhaltigen Flugkraftstoffs zur Verfügung zu stellen, die diese benötigen, um ihren Berichtspflichten im Rahmen dieser Verordnung oder von Treibhausgasminderungssystemen nachzukommen.

Geänderter Text

(27) ***Um den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe, die im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen einen erheblichen Preisunterschied aufweisen, zu fördern,*** ist *es* von entscheidender Bedeutung, dass Luftfahrzeugbetreiber, je nach Flugstrecke, die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe im Rahmen von Treibhausgasminderungssystemen wie dem Emissionshandelssystem der EU oder CORSIA geltend machen können. Dabei darf diese Verordnung auf keinen Fall zu einer Doppelzählung von Emissionsreduktionen führen. Luftfahrzeugbetreiber sollten ein und dieselbe Charge nachhaltiger Flugkraftstoffe nur einmal geltend machen dürfen. Kraftstoffanbieter sollten verpflichtet werden, Luftfahrzeugbetreibern kostenlos alle Daten über die Eigenschaften des an diese verkauften nachhaltigen Flugkraftstoffs zur Verfügung zu stellen, die diese benötigen, um ihren Berichtspflichten im Rahmen dieser Verordnung oder von Treibhausgasminderungssystemen nachzukommen.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

(28) Zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen im Luftfahrtbinnenmarkt und mit Blick auf die Einhaltung der Klimaschutzziele der Union sollten mit dieser Verordnung wirksame, verhältnismäßige und abschreckende

Geänderter Text

(28) Zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen im Luftfahrtbinnenmarkt und mit Blick auf die Einhaltung der Klimaschutzziele der Union sollten mit dieser Verordnung wirksame, verhältnismäßige und abschreckende

Sanktionen eingeführt werden, die bei Nichtbeachtung der Bestimmungen durch Kraftstoffanbieter und Luftfahrzeugbetreiber gegen diese verhängt werden. Die Höhe der Sanktionen muss in einem angemessenen Verhältnis zum Umweltschaden und zur Beeinträchtigung des Wettbewerbs auf dem Binnenmarkt stehen, die durch die Nichteinhaltung verursacht wurden. Bei der Verhängung von Bußgeldern sollten die Behörden die Entwicklung der Preise für Flugkraftstoff und nachhaltigen Flugkraftstoff im Berichtsjahr berücksichtigen.

Sanktionen eingeführt werden, die bei Nichtbeachtung der Bestimmungen durch Kraftstoffanbieter und Luftfahrzeugbetreiber gegen diese verhängt werden. Die Höhe der Sanktionen muss in einem angemessenen Verhältnis zum Umweltschaden und zur Beeinträchtigung des Wettbewerbs auf dem Binnenmarkt stehen, die durch die Nichteinhaltung verursacht wurden. Bei der Verhängung von Bußgeldern **und anderen Sanktionen** sollten die Behörden die Entwicklung der Preise für Flugkraftstoff und nachhaltigen Flugkraftstoff im Berichtsjahr berücksichtigen **und können auch den Grad der Nichteinhaltung einbeziehen, etwa im Fall wiederholter Verstöße.**

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

(29) Die Sanktionen für Kraftstoffanbieter, die die in dieser Verordnung festgelegten Ziele nicht erreichen, sollten durch die Auflage ergänzt werden, den Markt mit den zur Einhaltung der Quote fehlenden Mengen im darauffolgenden Jahr zu beliefern.

Geänderter Text

(29) Die Sanktionen für Kraftstoffanbieter, die die in dieser Verordnung festgelegten Ziele nicht erreichen, sollten durch die Auflage ergänzt werden, den Markt mit den zur Einhaltung der Quote fehlenden Mengen im darauffolgenden Jahr zu beliefern. ***Um jedoch eine unangemessene doppelte Sanktionierung in Fällen, die außerhalb der unmittelbaren Kontrolle des Kraftstoffanbieters liegen, zu vermeiden, sollte die Verpflichtung, den Markt mit den fehlenden Mengen zu beliefern, nicht gelten, wenn die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass diese fehlenden Mengen auf eine unzureichende Verfügbarkeit von Ressourcen zurückzuführen sind.***

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 29 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(29a) Der erfolgreiche Übergang zu einer nachhaltigen Luftfahrt erfordert ein integriertes Konzept und ein geeignetes Umfeld zur Förderung von Innovationen, das sowohl öffentliche als auch private Investitionen in Forschung und Entwicklung, Unterstützung für die Wiedereingliederung, Umschulung und Weiterbildung von Arbeitnehmern, technologische und betriebliche Maßnahmen sowie den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe und emissionsfreier Technologien, einschließlich der erforderlichen Betankungs- und Ladeinfrastruktur an Flughäfen, umfasst, wobei der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ zu berücksichtigen ist. Zu diesem Zweck sollten die Einnahmen aus den gemäß dieser Verordnung verhängten Sanktionen und 50 % der Einnahmen aus der Versteigerung von Luftverkehrszertifikaten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG [EHS] einem neuen Fonds für einen nachhaltigen Flugverkehr zugewiesen werden. Darüber hinaus könnte die Einrichtung einer freiwilligen, von der Kommission koordinierten Europäischen Allianz für nachhaltige Flugkraftstoffe innerhalb eines Jahres nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung dazu beitragen, die Weiterentwicklung und Ausweitung der Herstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe in Europa, unter anderem durch die Zusammenführung der gesamten industriellen Wertschöpfungskette, die Förderung der Einführung der innovativsten Technologien und die Ermittlung von Strategien und Marktentwicklungen unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Technologieneutralität zu fördern.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(29b) Forschung und Innovation werden bei der Entwicklung nachhaltiger und synthetischer Flugkraftstoffe und dem Aufbau von Produktionskapazitäten eine wesentliche Rolle spielen. Eine diesbezügliche Investitionspriorität sollte in den entsprechenden von der Kommission ausgewiesenen Finanzierungsprogrammen der Union klar festgelegt sein.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(29c) Die Entwicklung und Erzeugung nachhaltiger Flugkraftstoffe muss in den kommenden Jahren exponentiell gesteigert werden. Die Union und die Mitgliedstaaten sollten in Projekte zur Erforschung und Erzeugung nachhaltiger Flugkraftstoffe investieren, da sie eine Chance sowohl für die Umwelt als auch für die Industrie darstellen. Die Erzeugung nachhaltiger Flugkraftstoffe sollte schwerpunktmäßig innerhalb der Union erfolgen, weil dadurch in allen Mitgliedstaaten Chancen für die Industrie, den Arbeitsmarkt und die Forschung geschaffen werden.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 30

Vorschlag der Kommission

(30) Diese Verordnung sollte Bestimmungen für die regelmäßige Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat über die Entwicklung des Luftfahrt- und des Kraftstoffmarktes und die Wirksamkeit zentraler Merkmale der Verordnung, wie die Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe, die Höhe der Bußgelder oder politische Entwicklungen beim Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf internationaler Ebene, enthalten. Solche Elemente sind für einen genauen Überblick über den Markt für nachhaltige Flugkraftstoffe unerlässlich und sollten im Hinblick auf eine Überarbeitung der Verordnung berücksichtigt werden.

Geänderter Text

(30) Diese Verordnung sollte Bestimmungen für die regelmäßige Berichterstattung an das Europäische Parlament und den Rat über die Entwicklung des Luftfahrt- und des Kraftstoffmarktes und die Wirksamkeit zentraler Merkmale der Verordnung, wie die Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe, die Höhe der Bußgelder oder politische Entwicklungen beim Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf internationaler Ebene, enthalten, **wobei dem One-in-one-out-Grundsatz und dem Ziel der Vereinfachung der Rechtsvorschriften gebührend Rechnung zu tragen ist**. Solche Elemente sind für einen genauen Überblick über den Markt für nachhaltige Flugkraftstoffe unerlässlich und sollten im Hinblick auf eine Überarbeitung der Verordnung berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

(31) **Damit die Flugkraftstoffanbieter sowie die Flughäfen der Union und Luftfahrzeugbetreiber** eine angemessene Vorlaufzeit haben, um die erforderlichen technologischen und logistischen Investitionen zu tätigen, **sollte ein Übergangszeitraum von fünf Jahren vorgesehen werden**. In dieser Phase **kann als Ausgleich für** einen geringeren Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe oder die geringere Verfügbarkeit von **konventionellem Flugkraftstoff an anderen Flughäfen Flugkraftstoff mit einem höheren Anteil an nachhaltigem Flugkraftstoff verwendet** werden.

Geänderter Text

(31) **Es sollte ein Flexibilitätsmechanismus mit einem Übergangszeitraum von zehn Jahren ab dem Geltungsbeginn dieser Verordnung für Kraftstoffanbieter und Luftfahrzeugbetreiber eingerichtet werden, damit diese** eine angemessene Vorlaufzeit haben, um die erforderlichen technologischen und logistischen Investitionen zu tätigen. In dieser Phase **können Elemente eines „Book and Claim“-Systems verwendet werden, das es Flugkraftstoffanbietern ermöglicht, Kraftstoffe mit einem höheren Anteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen zu verwenden, um** einen geringeren Anteil

nachhaltiger Flugkraftstoffe oder die geringere Verfügbarkeit *konventioneller Flugkraftstoffe auf kleineren oder logistisch eingeschränkten Flughäfen auszugleichen, und das Luftfahrzeugbetreibern den Erwerb eines Zertifikats ermöglicht, das an die Menge der erworbenen nachhaltigen Flugkraftstoffe gebunden ist, wobei gleichzeitig ein hohes Maß an Umweltintegrität sichergestellt wird. Der Flexibilitätsmechanismus würde auch dazu beitragen, die Konnektivität im Luftverkehr zu erhalten, indem verhindert wird, dass weniger gut angebundene europäische Regionen mit weniger alternativen Verkehrsmitteln unverhältnismäßig stark beeinträchtigt werden. Um zu verhindern, dass Marktteilnehmer eine mögliche marktbeherrschende Stellung missbrauchen, sollte die Kommission während dieser Übergangsfrist ihre Wettbewerbsbefugnisse nach Artikel 102 AEUV in vollem Umfang ausschöpfen. Nach diesem Übergangszeitraum von zehn Jahren sollten an allen unter diese Verordnung fallenden Flughäfen der Union gleiche Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen bereitgestellt werden, um unzumutbare Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden.*

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(31a) Damit die Klimaziele der Union für 2030 und 2050 und das 1,5-°C-Ziel des Übereinkommens von Paris verwirklicht werden, sollte die Kommission einen Fahrplan entwickeln, wie und wann eine Luftfahrt ohne fossile

Energiequellen erreicht wird.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(31b) Der Übergang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen wird auch als Nebenwirkung die Abhängigkeit von der Einfuhr fossiler Kraftstoffe aus Drittländern verringern und damit die Energieversorgungssicherheit der Union erhöhen. Die Notwendigkeit dieses Sinneswandels wird in Anbetracht der derzeitigen internationalen politischen Lage umso deutlicher.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Gegenstand

Gegenstand **und Ziel**

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Diese Verordnung gilt für Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen der Union **oder gegebenenfalls das Leitungsorgan eines Flughafens** und Anbieter von Flugkraftstoff.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

– „Flughafen der Union“ (Union airport): ein Flughafen im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹³, **auf dem im Berichtszeitraum mehr als eine Million Fluggäste oder über 100 000 Tonnen Fracht befördert wurden** und der sich nicht in einem in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union aufgeführten Gebiet in äußerster Randlage befindet;

¹³ Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

– „Luftfahrzeugbetreiber“ (aircraft operator): eine Person, die im Berichtszeitraum mindestens **729** Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union durchgeführt hat, oder, wenn die Identität der Person unbekannt ist, der Eigentümer des Luftfahrzeugs;

Geänderter Text

– „Flughafen der Union“ (Union airport): ein Flughafen im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹³, der sich nicht in einem in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union aufgeführten Gebiet in äußerster Randlage befindet, **oder ein Flughafen in einem Gebiet in äußerster Randlage, der der Kommission, der Agentur und den zuständigen Behörden als Flughafen der Union gemeldet wurde**;

¹³ Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte.

Geänderter Text

– „Luftfahrzeugbetreiber“ (aircraft operator): eine Person, die im Berichtszeitraum mindestens **52** Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union durchgeführt hat, oder, wenn die Identität der Person unbekannt ist, der Eigentümer des Luftfahrzeugs, **oder eine Person, die Luftverkehrsflüge von einem Flughafen in der Union durchgeführt hat, die bei der Kommission beantragt hat, für die Zwecke dieser Verordnung als Luftfahrzeugbetreiber behandelt zu werden, und die die Kommission, die Agentur und die zuständigen Behörden entsprechend unterrichtet hat**;

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- **„Leitungsorgan eines Flughafens“ (managing body of the airport): ein Leitungsorgan im Sinne von Artikel 3 der Richtlinie 96/67/EG oder eine andere Stelle, der der betreffende Mitgliedstaat die Verwaltung der zentralen Infrastruktureinrichtungen für Treibstoffverteilungsanlagen gemäß Artikel 8 der Richtlinie 96/67/EG vorbehalten hat;**

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- „Nachhaltiger Flugkraftstoff“ (sustainable aviation fuel, SAF): **sogenannte Drop-in-Flugkraftstoffe**, bei denen es sich entweder um synthetische Flugkraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder um Biokraftstoffe handelt, die aus den in Anhang IX Teil B jener Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden und die Nachhaltigkeitskriterien sowie die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen nach Artikel 29 Absätze 2 bis 7 jener Richtlinie erfüllen und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind;

- „Nachhaltiger Flugkraftstoff“ (sustainable aviation fuel, SAF): **Flugkraftstoffe**, bei denen es sich entweder um synthetische Flugkraftstoffe, **flüssige und gasförmige Kraftstoffe, die aus Gas aus der Abfallverarbeitung und Abgas nicht erneuerbaren Ursprungs hergestellt werden, die zwangsläufig und unbeabsichtigt infolge der Produktionsprozesse in Industrieanlagen gemäß Artikel 2 Absatz 2 Nummer 35 der Richtlinie (EU) 2018/2001 entstehen und die den Schwellenwert für die Einsparung von Treibhausgasemissionen gemäß Artikel 25 Absatz 2 Unterabsatz 2 der genannten Richtlinie einhalten**, fortschrittliche Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder um Biokraftstoffe handelt, die aus den in Anhang IX Teil B jener Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden und die Nachhaltigkeitskriterien sowie die

Kriterien für Treibhausgaseinsparungen nach Artikel 29 Absätze 2 bis 7 jener Richtlinie erfüllen und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind; **Bis zum 31. Dezember 2034 können nachhaltige Flugkraftstoffe Biokraftstoffe umfassen, die die Nachhaltigkeitskriterien sowie die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen gemäß Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind, ausgenommen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen gewonnene Biokraftstoffe gemäß Artikel 2 Absatz 2 Nummer 40 jener Richtlinie;**

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 8

Vorschlag der Kommission

– „synthetische Flugkraftstoffe“ (synthetic aviation fuels): Kraftstoffe, 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 und die in der Luftfahrt verwendet werden;

Geänderter Text

– „synthetische Flugkraftstoffe“ (synthetic aviation fuels): **erneuerbaren Wasserstoff oder Strom aus erneuerbaren Quellen oder** Kraftstoffe, 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 und die in der Luftfahrt verwendet werden.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– „**Strom aus erneuerbaren Energiequellen**“ (electricity from renewable energy sources) oder „**Strom aus erneuerbaren Quellen**“ (renewable electricity): **Strom, der aus erneuerbaren Energiequellen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 1 der Richtlinie (EU)**

2018/2001 gewonnen wird;

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– **„Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen“ (hydrogen from renewable energy sources) oder „erneuerbarer Wasserstoff“ (renewable hydrogen): Wasserstoff, der mit Strom aus erneuerbaren Quellen oder aus flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001 erzeugt wird;**

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– „Jahresbedarf an Flugkraftstoff“ (yearly aviation fuel required): die Menge an Flugkraftstoff, die für den gesamten gewerblichen Luftverkehr benötigt wird, der von einem Luftfahrzeugbetreiber während eines Berichtszeitraums ab einem bestimmten Flughafen der Union betrieben wird;

– „Jahresbedarf an Flugkraftstoff“ (yearly aviation fuel required): die Menge an Flugkraftstoff, **definiert als Kraftstoff für die Flugphase und für das Rollen gemäß der Durchführungsverordnung 2021/1296 der Kommission**, die für den gesamten gewerblichen Luftverkehr benötigt wird, der von einem Luftfahrzeugbetreiber während eines Berichtszeitraums ab einem bestimmten Flughafen der Union betrieben wird;

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 16 a (neu)

– **„Flexibilitätsmechanismus für nachhaltige Flugkraftstoffe“ (SAF flexibility mechanism): ein System, das für einen Zeitraum von zehn Jahren ab dem Geltungsbeginn der Artikel 4 und 5 im Einklang mit Artikel 15 eingerichtet wird und in dessen Rahmen die Versorgung mit und der Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen durch Marktfreiheit gesteuert wird, wobei Luftfahrzeugbetreibern und Anbietern von Flugkraftstoffen die Flexibilität gewährt wird, die Verteilung und Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe an Flughäfen der Union ihrer Wahl und im Einklang mit ihren Bedürfnissen auf kosteneffiziente Weise zu organisieren. Ein solches System, das Elemente einer „Book and Claim“-Regelung enthält, kann es Luftfahrzeugbetreibern ermöglichen, nachhaltige Flugkraftstoffe im Wege vertraglicher Vereinbarungen mit Anbietern von Flugkraftstoff zu erwerben und gegebenenfalls ihre Verwendung auf Flughäfen der Union im Rahmen eines Treibhausgassystems gemäß Artikel [...] der Richtlinie (EU) 2021/0207 geltend zu machen.**

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1

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

Unbeschadet des Artikels 13 stellen **die Flugkraftstoffanbieter** sicher, dass jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an jedem Flughafen der Union zur Verfügung gestellt wird, einen Mindestanteil an nachhaltigem Flugkraftstoff enthält, einschließlich eines Mindestanteils an synthetischem Flugkraftstoff entsprechend den in

Anwendungszeitpunkten.

Anhang I festgelegten Werten und Anwendungszeitpunkten.

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Unbeschadet der Anwendung von Artikel 11 Absätze 3 und 4 muss ein Flugkraftstoffanbieter, der die in Anhang I festgelegten Mindestanteile für einen bestimmten Berichtszeitraum nicht bereitstellt, ***der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit den Mangel und die Gründe dafür melden. Kommt die Kommission zu dem Schluss, dass dieser Mangel nicht auf eine unzureichende Verfügbarkeit von Ressourcen zurückzuführen ist, so unternimmt der Kraftstoffanbieter alle erdenklichen Anstrengungen, um*** diese Fehlmengen im darauffolgenden Berichtszeitraum mindestens ***zu*** ergänzen.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Kraftstoffanbieter können die Einhaltung der Verpflichtung nach Absatz 1 nachweisen, indem sie das Massenbilanzsystem nach Artikel 30 der Richtlinie (EU) 2018/2001 anwenden.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die jährliche Menge an Flugkraftstoff, die von einem bestimmten Luftfahrzeugbetreiber an einem bestimmten Flughafen der Union vertankt wird, muss mindestens 90 % des Jahresbedarfs an Flugkraftstoff des Luftfahrzeugbetreibers decken.

Geänderter Text

Die jährliche Menge an Flugkraftstoff, die von einem bestimmten Luftfahrzeugbetreiber an einem bestimmten Flughafen der Union vertankt wird, muss mindestens 90 % des Jahresbedarfs an Flugkraftstoff des Luftfahrzeugbetreibers decken, **wobei die erforderliche Einhaltung der Vorschriften für die Kraftstoffsicherheit zu berücksichtigen ist.**

Änderungsantrag 56

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Überschrift**

Vorschlag der Kommission

Verpflichtung **der Flughäfen** der Union zur **Bereitstellung** der **Infrastruktur**

Geänderter Text

Verpflichtung **zur Bereitstellung** der **Infrastruktur an Flughäfen** der Union

Änderungsantrag 57

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Die Flughäfen der Union **ergreifen** die erforderlichen Maßnahmen, damit Luftfahrzeugbetreiber Zugang zu Flugkraftstoffen haben, die nachhaltige Flugkraftstoffe zu den in Anhang I angegebenen Anteilen enthalten, und sorgen für die Infrastruktur, die für die Lieferung, Lagerung und Vertankung solcher Kraftstoffe erforderlich ist.

Geänderter Text

Die Flughäfen der Union **oder gegebenenfalls die Leitungsorgane der Flughäfen ergreifen alle** erforderlichen Maßnahmen, damit Luftfahrzeugbetreiber Zugang zu Flugkraftstoffen haben, die nachhaltige Flugkraftstoffe zu den in Anhang I angegebenen Anteilen enthalten, und sorgen für die Infrastruktur, die für die Lieferung, Lagerung und Vertankung solcher Kraftstoffe erforderlich ist, **einschließlich einer angemessenen Infrastruktur für die Wasserstoffbetankung und das elektrische Aufladen von Luftfahrzeugen, die der Verbreitung dieser Luftfahrzeuge**

entspricht, im Einklang mit dem jeweiligen Einsatzplan des nationalen Strategierahmens gemäß Artikel 13 Buchstabe l der Verordnung [...] über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe [AFIR].

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Melden Luftfahrzeugbetreiber der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“), dass sie an einem bestimmten Flughafen der Union Schwierigkeiten beim Zugang zu Flugkraftstoffen mit Anteilen nachhaltiger Flugkraftstoffe haben, weil es an einer angemessenen Flughafeninfrastruktur fehlt, so **kann** die Agentur den Flughafen der Union **auffordern**, die zum Nachweis der Einhaltung von Absatz 1 erforderlichen Informationen vorzulegen. Der betreffende Flughafen der **Union** stellt die Informationen unverzüglich zur Verfügung.

Geänderter Text

Melden Luftfahrzeugbetreiber der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“), dass sie an einem bestimmten Flughafen der Union Schwierigkeiten beim Zugang zu Flugkraftstoffen mit Anteilen nachhaltiger Flugkraftstoffe haben, weil es an einer angemessenen Flughafeninfrastruktur fehlt, so **fordert** die Agentur den Flughafen der Union **oder gegebenenfalls das Leitungsorgan des Flughafens auf**, die zum Nachweis der Einhaltung von Absatz 1 erforderlichen Informationen vorzulegen. Der betreffende Flughafen der **Union oder gegebenenfalls das Leitungsorgan des Flughafens** stellt die Informationen unverzüglich zur Verfügung.

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Agentur bewertet die erhaltenen Informationen und unterrichtet die Kommission, wenn diese den Schluss zulassen, dass der Flughafen der Union seinen Verpflichtungen nicht nachkommt. Die Flughäfen der Union **müssen** die

Geänderter Text

Die Agentur bewertet die erhaltenen Informationen und unterrichtet die Kommission, wenn diese den Schluss zulassen, dass der Flughafen der Union **oder gegebenenfalls das Leitungsorgan des Flughafens** seinen Verpflichtungen

erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die fehlende Flughafeninfrastruktur zu identifizieren und um den Mangel **innerhalb von fünf Jahren** nach Inkrafttreten dieser Verordnung **oder nach dem Jahr, in dem sie eine der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Schwellenwerte überschreiten**, zu beheben.

nicht nachkommt. Die Flughäfen der Union **oder gegebenenfalls die Leitungsorgane der Flughäfen müssen alle erforderlichen** Maßnahmen ergreifen, um die fehlende Flughafeninfrastruktur zu identifizieren und um den Mangel **bis drei Jahre** nach Inkrafttreten dieser Verordnung zu beheben.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Bis zum 31. März jedes Berichtsjahres müssen die Luftfahrzeugbetreiber der Agentur die folgenden Informationen übermitteln:

Geänderter Text

Bis zum 31. März jedes Berichtsjahres müssen die Luftfahrzeugbetreiber der Agentur die folgenden Informationen **mit Bezug auf den Berichtszeitraum** übermitteln:

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) Anzugeben ist die Gesamtmenge des auf jedem Flughafen der Union vertankten Flugkraftstoffs, ausgedrückt in Tonnen.

Geänderter Text

a) Anzugeben ist die Gesamtmenge des auf jedem Flughafen der Union vertankten Flugkraftstoffs, ausgedrückt in Tonnen **Kerosinäquivalente**.

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) Für jeden Flughafen der Union ist der Jahresbedarf an Flugkraftstoff, ausgedrückt in Tonnen, anzugeben.

Geänderter Text

b) Für jeden Flughafen der Union ist der Jahresbedarf an Flugkraftstoff, ausgedrückt in Tonnen **Kerosinäquivalente**, anzugeben.

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) Zu melden ist die Gesamtmenge nachhaltigen Flugkraftstoffs, die sie von Flugkraftstoffanbietern für die Zwecke der Durchführung ihrer Flüge von Flughäfen der Union beziehen, ausgedrückt in Tonnen.

Geänderter Text

d) Zu melden ist die Gesamtmenge nachhaltigen Flugkraftstoffs, die sie von Flugkraftstoffanbietern für die Zwecke der Durchführung ihrer Flüge von Flughäfen der Union beziehen, ausgedrückt in Tonnen ***Kerosinäquivalente***.

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

e) Für jeden Kauf nachhaltigen Flugkraftstoffs sind der Name des Flugkraftstoffanbieters, die gekaufte ***Menge*** in Tonnen, die Umwandlungstechnik, die Merkmale und der Ursprung der für die Produktion verwendeten Rohstoffe sowie die Lebenszyklusemissionen des nachhaltigen Flugkraftstoffs anzugeben. Umfasst ein Kauf nachhaltige Flugkraftstoffe mit unterschiedlichen Merkmalen, so müssen in den Bericht die entsprechenden Informationen für jede Art nachhaltigen Flugkraftstoffs aufgenommen werden.

Geänderter Text

e) Für jeden Kauf nachhaltigen Flugkraftstoffs sind der Name des Flugkraftstoffanbieters, die gekaufte ***Gesamtmenge*** in Tonnen ***Kerosinäquivalente***, die Umwandlungstechnik, die Merkmale und der Ursprung der für die Produktion verwendeten Rohstoffe sowie die Lebenszyklusemissionen des nachhaltigen Flugkraftstoffs anzugeben. Umfasst ein Kauf nachhaltige Flugkraftstoffe mit unterschiedlichen Merkmalen, so müssen in den Bericht die entsprechenden Informationen für jede Art nachhaltigen Flugkraftstoffs aufgenommen werden.

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Luftfahrzeugbetreiber dürfen die

Geänderter Text

Luftfahrzeugbetreiber sind berechtigt, für

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

die Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe die kostenfreie Zuteilung von Zertifikaten im Rahmen des EHS gemäß [Artikel 3c Absatz 5a] der Richtlinie 2003/87/EG zu verlangen. Luftfahrzeugbetreiber dürfen die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe ein und derselben Charge nicht im Rahmen mehrerer Treibhausgasminderungssysteme geltend machen. Zusammen mit dem Bericht nach Artikel 7 müssen die Luftfahrzeugbetreiber der Agentur Folgendes übermitteln:

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Für die Zwecke der Meldung der Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe nach Artikel 7 oder im Rahmen eines Treibhausgasminderungssystems müssen die Flugkraftstoffanbieter den Luftfahrzeugbetreibern die einschlägigen Informationen **in Bezug auf den Berichtszeitraum spätestens am 31. Januar eines jeden Berichtsjahres** kostenlos zur Verfügung stellen.

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) Die Menge an Flugkraftstoff, die sie an jedem Flughafen der Union bereitstellen,

Geänderter Text

a) Die Menge an Flugkraftstoff, **ausgedrückt in Tonnen Kerosinäquivalent**, die sie an jedem Flughafen der Union bereitstellen,

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) die Menge an nachhaltigem Flugkraftstoff, die sie an jedem Flughafen der Union bereitstellen, aufgeschlüsselt nach der Art des nachhaltigen Flugkraftstoffs entsprechend Buchstabe c,

Geänderter Text

b) die Menge an nachhaltigem Flugkraftstoff, **ausgedrückt in Tonnen Kerosinäquivalent**, die sie an jedem Flughafen der Union bereitstellen, aufgeschlüsselt nach der Art des nachhaltigen Flugkraftstoffs entsprechend Buchstabe c,

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) die Lebenszyklusemissionen, die Herkunft der Rohstoffe und der Umwandlungsprozess für jede Art nachhaltiger Flugkraftstoffe, die sie an Flughäfen der Union bereitstellen.

Geänderter Text

c) die Lebenszyklusemissionen, **die Merkmale und** die Herkunft der Rohstoffe und den Umwandlungsprozess für jede Art nachhaltiger Flugkraftstoffe, die sie an Flughäfen der Union bereitstellen,

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) falls zutreffend, die Menge an Wasserstoff und/oder Elektrizität, ausgedrückt in Tonnen Kerosinäquivalent, die sie an jedem Flughafen der Union bereitstellen,

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 Absatz 1 – Buchstabe c b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

cb) den durchschnittlichen Gehalt an aromatischen Verbindungen, Naphthalin und Schwefel des Flugkraftstoffs für jede Charge, die an einen Flughafen der Union geliefert wird.

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die für die Durchsetzung der Anwendung dieser Verordnung und für die Verhängung von Bußgeldern gegen Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen der Union und Kraftstoffanbieter zuständig sind. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.

(1) Die Mitgliedstaaten benennen die **zuständige Behörde oder gegebenenfalls nach Maßgabe des nationalen Rechts die** zuständigen Behörden, die für die Durchsetzung der Anwendung dieser Verordnung und für die Verhängung von Bußgeldern gegen Luftfahrzeugbetreiber, **gegen** Flughäfen der Union **oder gegebenenfalls gegen die Leitungsorgane von Flughäfen** und **gegen** Kraftstoffanbieter zuständig **ist bzw.** sind. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Agentur übermittelt die nach den Artikeln 7 und 9 erhaltenen Daten an die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten. Die Agentur übermittelt den zuständigen Behörden auch aggregierte Daten über die Luftfahrzeugbetreiber und Flugkraftstoffanbieter, für die die Behörden nach den Absätzen 3, 4 und 5 zuständig sind.

Geänderter Text

(2) Die Agentur übermittelt die nach den Artikeln 7 und 9 erhaltenen Daten an die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten. Die Agentur übermittelt **der zuständigen Behörde bzw.** den zuständigen Behörden auch aggregierte Daten über die Luftfahrzeugbetreiber und Flugkraftstoffanbieter, für die die Behörden nach den Absätzen 3, 4 und 5 zuständig sind.

Änderungsantrag 75

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die für einen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Behörden werden nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission¹⁶ bestimmt.

Geänderter Text

(3) Die für einen Luftfahrzeugbetreiber **zuständige Behörde bzw. die** zuständigen Behörden **wird bzw.** werden nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission¹⁶ bestimmt.

¹⁶ 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.

¹⁶ 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.

Änderungsantrag 76

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die für die Flughäfen der Union zuständigen Behörden werden auf der Grundlage der jeweiligen örtlichen Zuständigkeit bestimmt.

Geänderter Text

(4) Die für die Flughäfen der Union **zuständige Behörde bzw. die** zuständigen Behörden **wird bzw.** werden auf der Grundlage der jeweiligen örtlichen Zuständigkeit bestimmt.

Änderungsantrag 77

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 5**

Vorschlag der Kommission

(5) Die für die Flugkraftstoffanbieter zuständigen Behörden werden nach Maßgabe des Mitgliedstaats ihrer Niederlassung bestimmt.

Geänderter Text

(5) Die für die Flugkraftstoffanbieter **zuständige Behörde bzw. die** zuständigen Behörden **wird bzw.** werden nach Maßgabe des Mitgliedstaats ihrer Niederlassung bestimmt.

Änderungsantrag 78

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

(1) Die **Mitgliedstaaten erlassen** Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die **Mitgliedstaaten teilen der Kommission** diese Vorschriften spätestens bis zum 31. Dezember 2023 mit und **unterrichten** sie unverzüglich über alle diese Vorschriften betreffenden späteren Änderungen.

Geänderter Text

(1) Die **Kommission erlässt** Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung zu verhängen sind, und **die Mitgliedstaaten** treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die **Kommission teilt den Mitgliedstaaten** diese Vorschriften spätestens bis zum 31. Dezember 2023 mit und **unterrichtet** sie unverzüglich über alle diese Vorschriften betreffenden späteren Änderungen.

Änderungsantrag 79

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Luftfahrzeugbetreiber, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 5 nicht nachkommen, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen mindestens doppelt so hoch sein wie das Produkt aus dem jährlichen Durchschnittspreis für Flugkraftstoff pro Tonne und der jährlichen nicht vertankten Gesamtmenge.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Luftfahrzeugbetreiber, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 5 nicht nachkommen, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen doppelt so hoch sein wie das Produkt aus dem jährlichen Durchschnittspreis für Flugkraftstoff pro Tonne und der jährlichen nicht vertankten Gesamtmenge. ***Ein Luftfahrzeugbetreiber kann von einer Bußgeldzahlung befreit werden, wenn er nachweisen kann, dass seine Nichteinhaltung der Verpflichtungen gemäß 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.***

Änderungsantrag 80

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen jeden Flughafen der Union oder gegebenenfalls das Leitungsorgan eines Flughafens, der bzw. das den in Artikel 6 festgelegten Verpflichtungen nicht nachkommt, Bußgelder verhängt werden.

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Flugkraftstoffanbieter, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 4 hinsichtlich des Mindestanteils nachhaltigen Flugkraftstoffs nicht nachkommen, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen *mindestens* doppelt so hoch sein wie der Wert, der sich aus der Differenz zwischen dem jährlichen Durchschnittspreis nachhaltigen und konventionellen Flugkraftstoffs pro Tonne multipliziert mit der Menge der Flugkraftstoffe, die den in Artikel 4 und Anhang I genannten Mindestanteil nicht erfüllen, ergibt.

Geänderter Text

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Flugkraftstoffanbieter, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 4 hinsichtlich des Mindestanteils nachhaltigen Flugkraftstoffs nicht nachkommen, **und gegen Kraftstoffanbieter, die nachweislich irreführende oder ungenaue Angaben über die Merkmale oder die Herkunft der gelieferten Kraftstoffe gemacht haben**, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen doppelt so hoch sein wie der Wert, der sich aus der Differenz zwischen dem jährlichen Durchschnittspreis nachhaltigen und konventionellen Flugkraftstoffs pro Tonne multipliziert mit der Menge der Flugkraftstoffe, die den in Artikel 4 und Anhang I genannten Mindestanteil nicht erfüllen, ergibt.

Änderungsantrag 82

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 4**

Vorschlag der Kommission

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Flugkraftstoffanbieter, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 4 hinsichtlich des Mindestanteils synthetischen Flugkraftstoffs nicht nachkommen, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen *mindestens* doppelt so hoch sein wie der Wert, der sich aus der Differenz zwischen dem jährlichen Durchschnittspreis synthetischen und konventionellen Flugkraftstoffs pro Tonne multipliziert mit der Menge der Flugkraftstoffe, die den in Artikel 4 und Anhang I genannten Mindestanteil nicht erfüllen, ergibt.

Geänderter Text

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Flugkraftstoffanbieter, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 4 hinsichtlich des Mindestanteils synthetischen Flugkraftstoffs nicht nachkommen, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen doppelt so hoch sein wie der Wert, der sich aus der Differenz zwischen dem jährlichen Durchschnittspreis synthetischen und konventionellen Flugkraftstoffs pro Tonne multipliziert mit der Menge der Flugkraftstoffe, die den in Artikel 4 und Anhang I genannten Mindestanteil nicht erfüllen, ergibt.

Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Die Mitgliedstaaten müssen auf nationaler Ebene über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen verfügen, um sicherzustellen, dass die von den Kraftstoffanbietern in die in Artikel 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 genannte Unionsdatenbank eingetragenen Angaben korrekt, verifiziert und geprüft sind.

Änderungsantrag 84

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoffanbieter, der in einem Berichtszeitraum seinen Verpflichtungen nach Artikel 4 nicht nachgekommen ist und Fehlmengen in Bezug auf den Mindestanteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen oder synthetischen Flugkraftstoffen angehäuft hat, im darauffolgenden Berichtszeitraum den Markt zusätzlich zu den für diesen Berichtszeitraum zu liefernden Mengen mit einer den Fehlmengen entsprechenden Menge des betreffenden Kraftstoffs **beliefert**. Die Erfüllung dieser Verpflichtung entbindet den Kraftstoffanbieter nicht von der Verpflichtung, die in den Absätzen 3 und 4 genannten Bußgelder zu zahlen.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoffanbieter, der in einem Berichtszeitraum seinen Verpflichtungen nach Artikel 4 nicht nachgekommen ist und Fehlmengen in Bezug auf den Mindestanteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen oder synthetischen Flugkraftstoffen angehäuft hat, im darauffolgenden Berichtszeitraum **alle möglichen Anstrengungen unternimmt, um** den Markt zusätzlich zu den für diesen Berichtszeitraum zu liefernden Mengen mit einer den Fehlmengen entsprechenden Menge des betreffenden Kraftstoffs **zu beliefern, sofern die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass die Fehlmengen nicht auf eine unzureichende Verfügbarkeit von Ressourcen zurückzuführen sind**. Die Erfüllung dieser Verpflichtung entbindet den Kraftstoffanbieter nicht von der Verpflichtung, die in den Absätzen 3 und 4 genannten Bußgelder zu zahlen.

Änderungsantrag 85

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

(7) Die Mitgliedstaaten **verfügen** über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene, um zu gewährleisten, dass die Verpflichtungen erfüllt und die Bußgelder eingezogen werden. Die Mitgliedstaaten überweisen den über diese Bußgelder eingenommenen Betrag als Beitrag **zur Aufstockung der EU-Garantie im Rahmen der Investitionsfazilität „InvestEU“ für den grünen Wandel.**

Geänderter Text

(7) Die Mitgliedstaaten **müssen** über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene **verfügen**, um zu gewährleisten, dass die Verpflichtungen erfüllt und die Bußgelder eingezogen werden. Die Mitgliedstaaten überweisen den über diese Bußgelder eingenommenen Betrag als Beitrag **zu dem gemäß Artikel 11a eingerichteten Fonds für einen nachhaltigen Flugverkehr.**

Änderungsantrag 86

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Fonds für einen nachhaltigen Flugverkehr

(1) Für den Zeitraum von 2023 bis 2050 wird ein Fonds für einen nachhaltigen Flugverkehr (im Folgenden „der Fonds“) eingerichtet, um die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors voranzutreiben, ohne dessen hochgradig integrierten Binnenmarkt zu behindern, und um insbesondere Investitionen in innovative Technologien und Infrastrukturen für die Herstellung, die Markteinführung, den Einsatz und die Lagerung nachhaltiger Flugkraftstoffe und anderer innovativer Antriebstechnologien für Luftfahrzeuge, einschließlich Wasserstoff und Strom, die Erforschung von neuen Motoren und

Technologien, mit denen CO₂ direkt aus der Luft statt von Punktquellen entnommen werden kann, sowie Anstrengungen zur Minderung der nicht CO₂-bezogenen Auswirkungen des Luftverkehrs zu fördern. Alle aus dem Fonds geförderten Investitionen werden veröffentlicht und müssen mit den Zielen dieser Verordnung in Einklang stehen.

(2) Der Fonds ist ein integraler Bestandteil des EU-Haushalts und wird vollständig innerhalb der Obergrenzen des MFR mit Mitteln ausgestattet. Die Einnahmen aus den gemäß dieser Verordnung verhängten Sanktionen und 50 % der Einnahmen aus der Versteigerung von Luftverkehrszertifikaten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG [EHS] sollten dem Fonds zugewiesen werden.

(3) Der Fonds wird zentral über eine Einrichtung der Union verwaltet, deren Leitungsstruktur und Beschlussfassungsverfahren transparent und inklusiv sind, insbesondere bei der Festlegung der prioritären Bereiche, Kriterien und Verfahren für die Vergabe von Finanzhilfen. Den einschlägigen Interessenträgern kommt eine angemessene beratende Funktion zu. Sämtliche Informationen über die Investitionen und alle sonstigen relevanten Informationen über die Funktionsweise des Fonds werden öffentlich zugänglich gemacht.

Änderungsantrag 87

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) Die Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe, die auf Unionsebene insgesamt von Luftfahrzeugbetreibern für Flüge von einem Flughafen der Union und

Geänderter Text

a) Die Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe, die auf Unionsebene insgesamt von Luftfahrzeugbetreibern für ***unter diese Verordnung fallende*** Flüge

aufgeschlüsselt nach Flughäfen der Union gekauft wurde,

von einem Flughafen der Union und aufgeschlüsselt nach Flughäfen der Union gekauft wurde,

Änderungsantrag 88

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) die Menge nachhaltiger und synthetischer Flugkraftstoffe, die auf Unionsebene insgesamt und aufgeschlüsselt nach Flughäfen der Union bereitgestellt wurde,

Geänderter Text

b) die Menge nachhaltiger und synthetischer Flugkraftstoffe, die auf Unionsebene insgesamt und aufgeschlüsselt **nach Mitgliedstaaten, nach Art der zur Herstellung des Kraftstoffs verwendeten Rohstoffe und** nach Flughäfen der Union bereitgestellt wurde,

Änderungsantrag 89

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) gegebenenfalls die Menge an nachhaltigem Flugkraftstoff, die von Luftfahrzeugbetreibern in den Nachbarländern der Union, mit denen ein europäisches Luftverkehrsabkommen geschlossen wurde, geliefert und gekauft wurde,

Änderungsantrag 90

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) die Marktlage, einschließlich Preisinformationen, und Trends bei der Erzeugung und Verwendung von

Geänderter Text

c) die Marktlage, einschließlich Preisinformationen, und Trends bei der Erzeugung und Verwendung von

nachhaltigem Flugkraftstoff in der Union,

nachhaltigem Flugkraftstoff in der Union
und je Mitgliedstaat,

Änderungsantrag 91

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) der Stand der Einhaltung der Verpflichtungen nach Artikel 6 durch die Flughäfen,

Geänderter Text

d) der Stand der Einhaltung der Verpflichtungen nach Artikel 6 durch die Flughäfen **oder gegebenenfalls das Leitungsorgan des Flughafens,**

Änderungsantrag 92

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

e) der Compliance-Status jedes Luftfahrzeugbetreibers und jedes Flugkraftstoffanbieters, der im Berichtszeitraum einer Verpflichtung aus dieser Verordnung nachkommen muss,

Geänderter Text

e) der Compliance-Status jedes Luftfahrzeugbetreibers und jedes Flugkraftstoffanbieters, der im Berichtszeitraum einer Verpflichtung aus dieser Verordnung nachkommen muss, **einschließlich derjenigen, die gemäß Artikel 3 Absatz 1 zweiter Spiegelstrich als Luftfahrzeugbetreiber gemeldet wurden,**

Änderungsantrag 93

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

f) Ursprung und Merkmale aller nachhaltigen Flugkraftstoffe, die von Luftfahrzeugbetreibern zur Verwendung auf Flügen von Flughäfen der Union gekauft wurden.

Geänderter Text

f) Ursprung und Merkmale aller nachhaltigen Flugkraftstoffe, die von Luftfahrzeugbetreibern zur Verwendung auf **unter diese Verordnung fallenden** Flügen von Flughäfen der Union gekauft wurden,

Änderungsantrag 94

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) den durchschnittlichen Gehalt an aromatischen Verbindungen, Naphthalin und Schwefel des Flugkraftstoffs, der auf Unionsebene insgesamt und aufgeschlüsselt nach Flughäfen der Union bereitgestellt wurde.

Änderungsantrag 95

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 12a

Kennzeichnungssystem der Union für die Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs

(1) Um die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors weiter zu fördern und die Transparenz der Verbraucherinformationen über die Umweltleistung von Luftfahrzeugbetreibern zu erhöhen, richtet die Kommission ein umfassendes Kennzeichnungssystem der Union für die Umweltleistung des Luftverkehrs ein, das von der EASA entwickelt und umgesetzt werden soll und das auf Luftfahrzeugbetreiber und Flüge im gewerblichen Luftverkehr angewandt wird, die unter diese Verordnung fallen.

(2) Bis zum 1. Januar 2024 erlässt die Kommission gemäß Artikel 13a (neu) einen delegierten Rechtsakt zur Ergänzung dieser Verordnung, in dem die detaillierten Bestimmungen und technische Normen für das Funktionieren des Kennzeichnungssystems der Union für die Umweltverträglichkeit von

**Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugbetreibern
und gewerblichen Flügen festgelegt
werden.**

Änderungsantrag 96

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Übergangsfrist

**Flexibilitätsmechanismus für nachhaltige
Flugkraftstoffe**

Änderungsantrag 97

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Abweichend von Artikel 4 **kann ein
Flugkraftstoffanbieter vom 1. Januar
2025 bis zum 31. Dezember 2029 für
jeden Berichtszeitraum für den in
Anhang I aufgeführten Mindestanteil
nachhaltigen Flugkraftstoffs einen
gewichteten Durchschnittswert des von
ihm in dem betreffenden Berichtszeitraum
insgesamt an den Flughäfen der Union
bereitgestellten Flugkraftstoffs ansetzen.**

Abweichend von Artikel 4 **und während
eines Zeitraums von zehn Jahren ab dem
in Artikel 15 vorgesehenen Zeitpunkt der
Anwendung der Artikel 4 und 5 kann ein
Flugkraftstoffanbieter für jeden
Berichtszeitraum seine Bereitstellung
nachhaltiger Flugkraftstoffe gemäß
Anhang I mit einem
Flexibilitätsmechanismus für nachhaltige
Flugkraftstoffe im Sinne von Artikel 3
Spiegelstrich 16a (neu) begründen.**

Änderungsantrag 98

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**Bis zum 1. Januar 2025 erlässt die
Kommission gemäß Artikel 13a delegierte
Rechtsakte zur Ergänzung dieser
Verordnung, mit denen detaillierte
Regelungen für den**

Flexibilitätsmechanismus für nachhaltige Flugkraftstoffe festgelegt, gleiche Wettbewerbsbedingungen und ein hohes Maß an Umweltintegrität sichergestellt und das Risiko von Betrug, Unregelmäßigkeiten und Doppelbeantragung minimiert werden. Solche detaillierten Regelungen, die Elemente einer „Book & Claim“-Regelung enthalten, können die Einrichtung eines Systems der Handelbarkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe ermöglichen, einschließlich detaillierter Vorschriften für die Registrierung, Zuteilung, Verbuchung und Berichterstattung über die Bereitstellung und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe.

Änderungsantrag 99

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Während des in Absatz 1 genannten Zeitraums überwacht die Kommission regelmäßig die Integrität und Transparenz des Marktes für nachhaltige Flugkraftstoffe und stützt sich dabei gegebenenfalls auf die in der Datenbank der Union enthaltenen Informationen und andere an die zuständigen Behörden gemeldete Daten. Die Kommission überprüft insbesondere das Funktionieren des Marktes, auch im Hinblick auf Marktvolatilität, ungewöhnliche Preisentwicklung oder Handelsverhalten von Marktteilnehmern, die auf ein mögliches monopolistisches Verhalten hindeuten könnten, wobei sie in vollem Umfang von ihren Befugnissen nach Artikel 102 AEUV Gebrauch macht, um zu verhindern, dass Marktteilnehmer eine marktbeherrschende Stellung missbrauchen.

Änderungsantrag 100

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 13a

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.***
- (2) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 12a und Artikel 13 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [Inkrafttreten dieser Verordnung] übertragen.***
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 12 und 13 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.***
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission in Einklang mit den Grundsätzen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden, die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen.***
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt***

sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 12a und 13 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um einen Monat verlängert.

Änderungsantrag 101

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Bis zum 1. Januar **2028** und danach alle **fünf** Jahre legen die Kommissionsdienststellen dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Entwicklung des Flugkraftstoffmarkts und dessen Auswirkungen auf **den Luftfahrtbinnenmarkt** der Union vor, unter anderem **über die mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung** auf andere Energiequellen und andere Arten synthetischer Kraftstoffe **gemäß** der Richtlinie über **erneuerbare Energien**, **über** die mögliche Überarbeitung der Mindestanteile **in** Artikel 4 und Anhang I **sowie über** die Höhe der Bußgelder. Der Bericht muss, soweit verfügbar, Informationen über die Entwicklung eines potenziellen Strategierahmens für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene enthalten. Der Bericht

Geänderter Text

Bis zum 1. Januar **2026** und danach alle **drei** Jahre legen die Kommissionsdienststellen dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die **Anwendung dieser Verordnung, die** Entwicklung des Flugkraftstoffmarkts und dessen Auswirkungen auf **die Wettbewerbsfähigkeit und das Funktionieren des Luftfahrtbinnenmarkts** der Union vor, unter anderem **gegebenenfalls im Hinblick auf verfügbare politische Optionen in Bezug** auf andere Energiequellen und andere Arten synthetischer Kraftstoffe **im Sinne** der Richtlinie über **Energie aus erneuerbaren Quellen, wobei der Grundsatz der Technologieneutralität**, die mögliche Überarbeitung der **Definition nachhaltiger Flugkraftstoffe und der** Mindestanteile **nach** Artikel 4 und Anhang I, **der Anwendungsbereich dieser**

muss zudem Angaben über technologische Fortschritte im Bereich Forschung und Innovation in der Luftfahrtbranche, die für nachhaltige Flugkraftstoffe relevant sind, auch im Hinblick auf die Verringerung der Nicht-CO₂-Emissionen *enthalten. In dem Bericht können Überlegungen dazu angestellt werden, ob diese Verordnung geändert werden sollte, und gegebenenfalls Optionen für Änderungen* im Einklang mit einem potenziellen Strategierahmen für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene *dargelegt* werden.

Verordnung und die Höhe der Bußgelder gebührend zu berücksichtigen sind. Der Bericht muss *eine auf den verfügbaren Informationen beruhende Bewertung der Auswirkungen dieser Verordnung sowie ihrer umfassenden Auswirkungen und ihr Zusammenspiel mit dem für den gesamten Sektor geltenden angepassten Rechtsrahmen auf das Funktionieren des Luftverkehrsinnenmarkts, die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors, mögliche Umleitungen, die zu einer Verlagerung von CO₂-Emissionen führen, die internationalen gleichen Wettbewerbsbedingungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen und Flughafendrehkreuze, die Auswirkungen auf die Mobilität und Konnektivität im Luftverkehr, die Kostenwirksamkeit der Reduktion von Treibhausgasemissionen, den Investitionsbedarf und die sozioökonomischen Auswirkungen sowie den damit zusammenhängenden Arbeitskräfte- und Ausbildungsbedarf* sowie, soweit verfügbar, Informationen über die Entwicklung eines potenziellen Strategierahmens für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene enthalten. Der Bericht muss *ausführliche Informationen über die Durchführung dieser Verordnung enthalten. Der Bericht muss* zudem Angaben über technologische Fortschritte im Bereich Forschung und Innovation in der Luftfahrtbranche, die für nachhaltige Flugkraftstoffe relevant sind, auch im Hinblick auf die Verringerung der Nicht-CO₂-Emissionen *und Technologien für die Entnahme von CO₂ direkt aus der Luft (Direct Air Capture, DAC) enthalten. Dem Bericht werden gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge für eine etwaige Änderung dieser Verordnung beigefügt, und zwar* im Einklang mit einem potenziellen Strategierahmen für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene. *In dem Bericht werden auch insbesondere die Auswirkungen dieser Verordnung auf die*

Luftverkehrsanbindung weniger gut angebundener abgelegener Gebiete und Inseln bewertet, einschließlich ihrer Auswirkungen auf die Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit des Luftverkehrs von und nach diesen Gebieten. Die Kommission überwacht, bewertet und untersucht regelmäßig Fälle von „Tankering“. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat jedes Jahr einen Bericht mit ihren Ergebnissen vor. Spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung bewertet die Kommission auf der Grundlage dieser Ergebnisse die Bestimmungen in Bezug auf „Tankering“ und legt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zur Änderung dieser Bestimmungen vor.

Änderungsantrag 102

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I

Vorschlag der Kommission

Anhang I (Volumenanteile)

- (a) Ab dem 1. Januar 2025 ein Mindestanteil von 2 % SAF.
- (b) Ab dem 1. Januar 2030 ein Mindestvolumenanteil von 5 % SAF, davon mindestens 0,7 % synthetische Flugkraftstoffe.
- (c) Ab dem 1. Januar 2035 ein Mindestvolumenanteil von 20 % SAF, davon mindestens 5 % synthetische Flugkraftstoffe.
- (d) Ab dem 1. Januar 2040 ein Mindestvolumenanteil von 32 % SAF, davon mindestens 8 % synthetische Flugkraftstoffe.

Geänderter Text

Anhang I (*auf EU-Ebene harmonisierte* Volumenanteile)

- (a) Ab dem 1. Januar 2025 ein Mindestanteil von 2 % SAF, **davon mindestens 0,04 % synthetische Kraftstoffe.**
- (b) Ab dem 1. Januar 2030 ein Mindestvolumenanteil von 6 % SAF, davon mindestens 2 % synthetische Flugkraftstoffe.
- (c) Ab dem 1. Januar 2035 ein Mindestvolumenanteil von 20 % SAF, davon mindestens 5 % synthetische Flugkraftstoffe.
- (d) Ab dem 1. Januar 2040 ein Mindestvolumenanteil von 37 % SAF, davon mindestens 13 % synthetische Flugkraftstoffe.

(e) Ab dem 1. Januar 2045 ein Mindestvolumenanteil von **38 %** SAF, davon mindestens **11 %** synthetische Flugkraftstoffe.

(f) Ab dem 1. Januar 2050 ein Mindestvolumenanteil von **63 %** SAF, davon mindestens **28 %** synthetische Flugkraftstoffe.

(e) Ab dem 1. Januar 2045 ein Mindestvolumenanteil von **54 %** SAF, davon mindestens **27 %** synthetische Flugkraftstoffe.

(f) Ab dem 1. Januar 2050 ein Mindestvolumenanteil von **85 %** SAF, davon mindestens **50 %** synthetische Flugkraftstoffe.

Änderungsantrag 103

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II

<i>Vorschlag der Kommission</i>					
Anhang II – Muster für die Berichte der Luftfahrzeugbetreiber					
Flughafen der Union	ICAO-Code des Flughafens der Union	Jahresbedarf an Flugkraftstoff (Tonnen)	Tatsächlich vertankter Flugkraftstoff (Tonnen)	Jährliche nicht vertankte Menge (Tonnen)	Jährliche nicht vertankte Gesamtmenge (Tonnen)
<i>Geänderter Text</i>					
Anhang II – Muster für die Berichte der Luftfahrzeugbetreiber					
Flughafen der Union	ICAO-Code des Flughafens der Union	Jahresbedarf an Flugkraftstoff (Tonnen Kerosin-äquivalente)	Tatsächlich vertankter Flugkraftstoff (Tonnen Kerosin-äquivalente)	Jährliche nicht vertankte Menge (Tonnen Kerosin-äquivalente)	Jährliche nicht vertankte Gesamtmenge (Tonnen Kerosin-äquivalente)
Muster 2					
Kraftstoffanbieter	Gekaufte Menge (Tonnen Kerosin-äquivalente)	Umwandlungstechnik	Merkmale	Ursprung der Rohstoffe	Lebenszyklusemissionen

BEGRÜNDUNG

Dieser Vorschlag ist Teil des Pakets „Fit für 55“, mit dem das politische Ziel einer Gesamtverringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % bis 2050 verwirklicht werden soll. Der Luftverkehr muss seinen Beitrag leisten, braucht aber einen maßgeschneiderten Ansatz, da es besonders schwierig ist, diese Branche zu dekarbonisieren. Der Luftverkehr benötigt Energiequellen mit hoher Dichte, und aufgrund des Fehlens kommerziell ausgereifter nachhaltiger Alternativen zum Antrieb von Flugzeugen ist er nach wie vor auf fossile Brennstoffe angewiesen.

Daher ist klar, dass nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) ein sehr wichtiges Element bei der Dekarbonisierung des Luftverkehrs sind.

Aufbau eines soliden EU-Markts für nachhaltige Flugkraftstoffe

Die Produktion nachhaltiger Flugkraftstoffe in der Europäischen Union ist nach wie vor vernachlässigbar, und die Versorgung mit nachhaltigen Flugkraftstoffen ist derzeit sehr begrenzt. Dies ist zum Teil darauf zurückzuführen, dass nachhaltige Flugkraftstoffe aufgrund ihrer hohen Produktionskosten erheblich teurer sind als Kerosin. Die Nachfrage nach nachhaltigen Flugkraftstoffen hinkt hinterher, da sich einzelne Fluggesellschaften diesen Preisunterschied auf dem stark umkämpften internationalen Luftverkehrsmarkt nicht leisten können. Daher wird mit dem Vorschlag der Kommission eine Vorgabe für die Beimischung nachhaltiger Flugkraftstoffe für den Luftverkehrssektor eingeführt, um die Markteinführung derartiger Kraftstoffe zu fördern. Mit der Vorgabe werden die Kraftstoffanbieter verpflichtet, dafür zu sorgen, dass alle Flugkraftstoffe, die Luftfahrtunternehmen auf EU-Flughäfen bereitgestellt werden, einen Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe, einschließlich eines Mindestanteils synthetischer Kraftstoffe, enthalten. Außerdem wird der Weg für eine schrittweise Erhöhung dieses Anteils von 2025 bis 2050 festgelegt.

Die Schaffung eines soliden EU-Marktes für nachhaltige Flugkraftstoffe wird in hohem Maße von der Glaubwürdigkeit und Nachhaltigkeit der endgültigen Bestimmungen abhängen, die im Rahmen dieser Verordnung angenommen werden.

Es wird daran erinnert, dass es derzeit in der EU keine Raffinerien für nachhaltige Flugkraftstoffe gibt, die kommerziell betrieben werden, und dass die Gesamtkapazität sehr begrenzt ist. Die Verfügbarkeit von Rohstoffen ist ein begrenzender Faktor und stellt keine skalierbare Lösung dar. Darüber hinaus wird der Wettbewerb zwischen dem Energie- und dem Verkehrssektor um den Zugang zu Rohstoffen zunehmen. Daher ist es wichtig, dass in der gesamten EU dieselben Vorgaben für die Beimischung nachhaltiger Flugkraftstoffe gelten. Damit soll einer Fragmentierung des Markts für nachhaltige Flugkraftstoffe sowie einem Wettbewerb um Rohstoffe vorgebeugt werden, der zu einem gravierenden Versorgungsengpass in bestimmten Regionen der Union führen und die Fähigkeit von Luftfahrzeugbetreibern aus diesen Regionen, ihre Tätigkeiten zu dekarbonisieren, beeinträchtigen könnte. Darüber hinaus ist es von größter Bedeutung, die Integrität des Binnenmarkts für nachhaltige Flugkraftstoffe und den Luftverkehr zu wahren. In diesem Zusammenhang sollten die derzeitigen Zielvorgaben im Rahmen der Vorgaben für die

Beimischung nachhaltiger Flugkraftstoffe beibehalten werden, da sie diese begrenzte Verfügbarkeit von Rohstoffen widerspiegeln.

Flexibilitätsmechanismus

Um den Bedenken der Branche in Bezug auf die physische Versorgung und Vertankung des vorgeschriebenen Volumens nachhaltiger Flugkraftstoffe an EU-Flughäfen im Rahmen des Vorschlags Rechnung zu tragen, wird ein Flexibilitätsmechanismus eingeführt. Dies sollte als Übergangszeitraum dienen, um den Kraftstoffanbietern und Luftfahrtunternehmen die nötige Flexibilität einzuräumen, damit sie ihren Verpflichtungen, nachhaltige Flugkraftstoffe bereitzustellen und zu nutzen, auf möglichst kosteneffiziente Weise nachkommen können, und um eine übermäßige Belastung des Luftverkehrs auf kleinen Flughäfen zu vermeiden. Der Flexibilitätsmechanismus soll acht Jahre ab dem Zeitpunkt der Anwendung dieser Verpflichtungen gelten. Nach diesem Zeitraum werden nachhaltige Flugkraftstoffe auf einem Großteil der Flughäfen in der Union verfügbar sein, und die Mehrheit der Flugzeuge, die von der Union aus betrieben werden, werden damit betankt.

Schaffung von Anreizen für die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe

Mit Blick auf die Verwendung von Flugkraftstoff muss für gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Luftverkehrsmarkt der EU gesorgt werden. Derzeit sind die Preise nachhaltiger Flugkraftstoffe für Luftfahrzeugbetreiber unerschwinglich, was die Einführung dieser Kraftstoffe behindern könnte. Daher sollte das EU-Emissionshandelssystem (EHS), das für den Luftverkehr gilt, genutzt werden, um die Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe weiter zu fördern. Insbesondere sollte ein Teil der Gesamtmenge der Zertifikate im Rahmen der Obergrenze den Luftfahrzeugbetreibern für die Vertankung von nachhaltigen Flugkraftstoffen kostenfrei zugeteilt werden. Mit dieser Bestimmung soll die Vertankung von nachhaltigen Flugkraftstoffen weder über- noch unterkompensiert werden, sondern vielmehr die wirtschaftliche Belastung ausgeglichen werden, die den Luftfahrzeugbetreibern anfänglich durch die Verwendung von nachhaltigen Flugkraftstoffen entsteht, solange die Produktion dieser Kraftstoffe noch nicht das Niveau erreicht hat, das für einen Rückgang ihrer Preise erforderlich ist.

Luftsicherheit an erster Stelle

Um ein sogenanntes „Tankering“ von Kraftstoff zu vermeiden, bei dem Luftfahrzeugbetreiber an einem bestimmten Flughafen mehr Flugkraftstoff als nötig aufnehmen, um eine teilweise oder vollständige Betankung an einem Zielflughafen zu vermeiden, an dem Flugkraftstoff teurer ist, verpflichtet diese Verordnung alle Luftfahrzeugbetreiber sowohl aus der EU als auch aus Drittländern, mindestens 90 % der jährlich benötigten Menge an Flugkraftstoff an den Flughäfen in der EU zu tanken, von denen sie abfliegen. Diese Bestimmung sollte jedoch nicht die Flugsicherheit gefährden. Aus diesem Grund wird die Möglichkeit eingeführt, Luftfahrzeugbetreiber von Geldbußen zu befreien, wenn der jeweilige Betreiber nachweist, dass die Nichteinhaltung der Verpflichtungen in Bezug auf das Tankering auf außergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände zurückzuführen ist, die sich seiner Kontrolle entziehen und deren Auswirkungen auch dann nicht hätten vermieden werden können, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

Vorbereitung auf neue Technologien

Zwar ist es wünschenswert, dass künftig neue emissionsfreie Luftfahrzeugtechnologien wie Hybrid-Elektro- und wasserstoffbetriebene Flugzeuge eingesetzt werden, es wird allerdings eingeräumt, dass dies in den kommenden zehn Jahren möglicherweise wirtschaftlich nicht

machbar ist. Allerdings sollte man sich auf die Einführung dieser Technologien vorbereiten, sobald sie ausgereift und kommerziell verfügbar sein werden. In diesem Zusammenhang soll diese Verordnung bereits die Bereiche Strom und Wasserstoff abdecken. Es wird eine Bestimmung eingefügt, mit der sichergestellt wird, dass Flughäfen alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um eine geeignete Infrastruktur für Wasserstoff und elektrisches Aufladen für Luftfahrzeuge zu ermöglichen, sobald diese Technologien kommerziell verfügbar werden, und im Einklang mit dem entsprechenden Einsatzplan des nationalen Strategierahmens gemäß der vorgeschlagenen Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

Kennzeichnungssystem der Union für die Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs

Die Nachfrage der Verbraucher kann eine wichtige Rolle bei der Entwicklung hin zu einer nachhaltigeren Luftfahrt spielen. Damit die Verbraucher eine fundierte Entscheidung treffen können, bedarf es jedoch robusterer, zuverlässigerer, unabhängigerer und harmonisierter Informationen über die Umweltauswirkungen des Fliegens. Ein Kennzeichnungssystem mit eindeutigen und umfassenden Informationen könnte die erforderliche Transparenz auf dem Markt schaffen, damit die Verbraucher fundierte Entscheidungen treffen können und für die Flugzeugbetreiber ein zusätzlicher Anreiz entsteht, auf nachhaltige Flugkraftstoffe und andere nachhaltige Maßnahmen zurückzugreifen. In diesem Sinne sollte die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) beauftragt werden, im Rahmen der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, an der die EASA bereits arbeitet, ein derartiges System zu entwickeln und umzusetzen, wobei das System auf dem Umweltkennzeichnungssystem für die Luftfahrt beruht, das Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugbetreiber und gewerbliche Flüge umfasst.

Fonds für einen nachhaltigen Flugverkehr

Der erfolgreiche Übergang zu einem nachhaltigen Flugverkehr erfordert ein integriertes Konzept und angemessene Ressourcen zur Förderung von Innovation und Forschung sowie für Investitionen in emissionsfreie Technologien und nachhaltige Infrastruktur. Zu diesem Zweck wird der Vorschlag eingebracht, die Einnahmen aus den im Rahmen dieser Verordnung erhobenen Sanktionen einem neuen Fonds für nachhaltige Luftfahrt zuzuweisen.

28.4.2022

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Nicolás González Casares

KURZE BEGRÜNDUNG

Die Europäische Union hat sich mit dem Europäischen Klimagesetz, in dem das Ziel festgelegt ist, bis spätestens 2050 klimaneutral zu werden, entschlossen der Dekarbonisierung ihrer Wirtschaft und der Gestaltung ihrer Politik im Einklang mit den im Rahmen des Übereinkommens von Paris eingegangenen Verpflichtungen verschrieben.

In diesem Zusammenhang ist das Verkehrswesen einer der Sektoren, die am schwierigsten zu dekarbonisieren sind. Innerhalb dieses Sektors ist der Luftverkehr mit besonderen Schwierigkeiten konfrontiert, da er ausschließlich von fossiler Energie abhängig ist und nur begrenzte technologische Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um die Emissionen zu reduzieren. Bei nahezu dem gesamten in der EU verwendeten Flugzeugtreibstoff handelt es sich um fossiles Kerosin. Ohne zusätzliche Maßnahmen werden die Treibhausgasemissionen aus diesem Sektor weiter zunehmen.

Die Luftverkehrsanbindung ist für die Mobilität der EU-Bürgerinnen und -Bürger und für die europäische Wirtschaft von wesentlicher Bedeutung. Jedoch muss bei allen Verkehrsträgern den von ihnen verursachten Umweltkosten Rechnung getragen werden. Gleichzeitig sollten durch die durchzuführenden Maßnahmen die sozioökonomischen Vorteile für die Bürgerinnen und Bürger sowie für Unternehmen erhalten werden.

Kurz- und mittelfristig besteht die Lösung darin, die allmähliche Ersetzung fossiler Flugkraftstoffe durch nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) zu fördern. Der Vorschlag der Kommission zur Förderung der Nutzung von SAF wird für die Dekarbonisierung des Sektors von entscheidender Bedeutung sein. Eine ehrgeizige Verordnung über die Erhöhung des Anteils nachhaltiger und emissionsfreier Flugkraftstoffe wird den Luftfahrtsektor in die Lage versetzen, zur Erreichung der Klimaziele der Union beizutragen und unsere Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren.

Der Verfasser der Stellungnahme begrüßt den Ansatz des Vorschlags der Kommission und erachtet ihn als einen guten Ausgangspunkt. Er möchte die Klimaambitionen jedoch weiter

verstärken, auch im Hinblick auf die Auswirkungen von Nicht-CO₂-Emissionen, um nachhaltigere Flugkraftstoffe zu fördern, die Information der Verbraucher und die Transparenz zu verbessern und Innovationen im emissionsfreien Luftverkehr zu fördern.

Mehr Ambition im Rahmen der Initiative „ReFuelEU Aviation“

In Anbetracht der Klimaverpflichtungen der EU ist der Verfasser der Stellungnahme der Auffassung, dass diese Verordnung so ehrgeizig sein sollte, wie es mit den verfügbaren nachhaltigen Rohstoffen möglich ist. Bis 2050 sollten alle fossilen Flugkraftstoffe durch SAF oder andere Energieträger, die auf erneuerbaren Energiequellen beruhen, ersetzt werden. Um das Ziel von 100 % zu erreichen, ist eine Ausweitung des kurzfristigen Mandats erforderlich. Mittel- und langfristig sollte das Mandat auf Non-Drop-in-Kraftstoffe und -Energieträger ausgeweitet werden, z. B. Wasserstoff oder Strom aus erneuerbaren Energiequellen.

Nur wirklich nachhaltige Flugkraftstoffe

Der Verfasser teilt die Bedenken der Kommission in Bezug auf die Nachhaltigkeitskriterien für förderfähige SAF. Es ist bekannt, dass einige der Rohstoffe nicht in ausreichender Menge zur Verfügung stehen, was sich nachteilig auf die Nachhaltigkeit und die biologische Vielfalt auswirken kann, wenn die Förderfähigkeitskriterien nicht angemessen angepasst werden. Außerdem muss sichergestellt werden, dass die notwendigen Rohstoffe verfügbar sind und nicht zu Versorgungsproblemen im Zusammenhang mit Verwendungen mit einer stärkeren Emissionsminderung führen.

Synthetische Drop-in-Kraftstoffe und später auch Wasserstoff und Strom aus erneuerbaren Energiequellen sollten dabei eine zentrale Rolle spielen. Ihr Einsatz ist eine logische Anwendung für „erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs“ im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001. Sie sind besonders wichtig für Sektoren, in denen eine Elektrifizierung schwierig ist. Die Erzeugung derartiger Kraftstoffe durch zusätzlichen Strom aus erneuerbaren Energieträgern in der EU bietet ein großes Potenzial zur Verringerung der Emissionen.

Klimaauswirkungen von Nicht-CO₂-Emissionen

Die Klimaauswirkungen von Nicht-CO₂-Emissionen im Luftverkehr gelten als mindestens ebenso wichtig wie die der CO₂-Emissionen. Der Verfasser ist der Auffassung, dass diese Auswirkungen auch in dieser Verordnung durch eine Bewertung und erforderlichenfalls einen künftigen Gesetzgebungsvorschlag berücksichtigt werden sollten.

Informationen für Fluggäste und Transparenz

Größere Transparenz in Bezug auf den ökologischen Fußabdruck des Luftverkehrs würde die Bürgerinnen und Bürger in die Lage versetzen, fundierte Entscheidungen über ihre Transportbedürfnisse zu treffen. Der Verfasser ist der Auffassung, dass mit dieser Verordnung die Schaffung einer Kennzeichnung für die Bereitstellung derartiger Informationen gefördert werden sollte.

Nachhaltigere Kurzstreckenflüge

Kurzstreckenflüge bieten ein größeres Potenzial zur Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe und

innovativer Technologien. In Anbetracht der von mehreren Mitgliedstaaten erwogenen Maßnahmen zur Bekämpfung der Emissionen von Kurzstreckenflügen sieht der Verfasser in dieser Verordnung außerdem eine Gelegenheit, harmonisierte Maßnahmen auf europäischer Ebene einzuleiten.

Internationale Zusammenarbeit

Diese Verordnung kann auf globaler Ebene als Vorbild für konkrete Wege zur Bekämpfung der Emissionen im Luftverkehr durch ehrgeizige und kohärente Regelungen dienen, die auch der ICAO helfen können, ihre Maßnahmen zur Emissionsminderung zu verstärken.

LISTE DER EINRICHTUNGEN UND PERSONEN, VON DENEN DER VERFASSER DER
STELLUNGNAHME BEITRÄGE ERHALTEN HAT

AeroSpace and Defence Industries Association of Europe
Airlines for Europe (A4E)
Carbon Engineering
CO2 Value Europe
DHL Group
ECODES
ePURE
European Commission (DG MOVE)
European Waste-based & Advanced Biofuels Association (EWABA)
Hydrogen Europe
International Air Transport Association (IATA)
International Council on Clean Transportation (ICCT)
LanzaJet
Lufthansa Group
NESTE
Rolls-Royce
SAFRAN
Shell
Transport & Environment

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(1) In den letzten Jahrzehnten hat der Luftverkehr als einer der dynamischsten Wirtschaftszweige der Union eine **wichtige** Rolle sowohl in der Wirtschaft als auch im Alltag der Bürgerinnen und Bürger der Union gespielt. Er stellt 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. **Der Verkehrssektor hat dazu beigetragen, den Zusammenhalt zu fördern, regionale Ungleichgewichte abzubauen sowie die Verkehrsanbindung und den Zugang zum Binnenmarkt der Union zu verbessern.** Die Zunahme des Luftverkehrs hat erheblich zur Verbesserung der Verkehrsanbindungen sowohl innerhalb der Union als auch mit Drittländern beigetragen und ist ein entscheidender Faktor für die Wirtschaft der Union. **Der Luftverkehr zählt jedoch auch zu den Bereichen, in denen die Treibhausgasemissionen der Union am schnellsten zunehmen.**

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1 a (neu)

(1a) Eine der größten Herausforderungen für den Verkehrssektor, einschließlich des Luftverkehrs, besteht in der Notwendigkeit, seine Emissionen deutlich zu verringern und nachhaltiger zu werden. Im Jahr 2018 entfielen mehr als 13 % aller verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen der Union und rund 3,6 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Union auf den Luftverkehr.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 b (neu)

(1b) Um ihren Verpflichtungen aus dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen^{1a} („Übereinkommen von Paris“) nachzukommen, hat die Union im Juni 2021 die Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1b} („Europäisches Klimagesetz“) angenommen, in der das Ziel festgelegt ist, bis spätestens 2050 klimaneutral zu werden und die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu senken. Dementsprechend sind verschiedene politische Instrumente erforderlich, um zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in allen Wirtschaftszweigen, einschließlich des Luftverkehrs, beizutragen. Derzeit ist der Luftverkehr in der Union ausschließlich – zu mehr als 99 % – von fossilem Düsenkraftstoff abhängig, und die steigenden Fluggastzahlen haben die Nettoemissionen des Sektors rasch ansteigen lassen. Seit 1990 hat sich der

gesamte Fluggastverkehr in Europa mehr als verdoppelt. Ohne weitere Intervention auf Unionsebene, ist davon auszugehen, dass der Luftverkehr bis 2050 nahezu vollständig von fossilem Düsenkraftstoff abhängig bleibt und dass die CO₂-Emissionen aus dem Luftverkehr in der Union bis 2030 um 17 % und bis 2050 – noch etwas stärker – um 20 % gegenüber dem Niveau von 2015 ansteigen werden, was weit von den Zielen der Union entfernt ist, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu verringern und bis spätestens 2050 auf Null zu reduzieren. Um diesen Trend umzukehren und die Dekarbonisierung des Luftverkehrs zu unterstützen, müssen Maßnahmen ergriffen werden, um den Markthochlauf und die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe voranzutreiben.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Seit 2020 ist der Luftverkehr einer der am stärksten von der COVID-19-Krise betroffenen Sektoren. Mit der Aussicht auf ein Ende der Pandemie dürfte der Luftverkehr in den kommenden Jahren allmählich wieder zunehmen und sich mit Erreichen des Vorkrisenniveaus wieder erholen. Gleichzeitig könnte sich der Trend des seit 1990 zu verzeichnenden Anstiegs der Emissionen in diesem Sektor nach Überwindung der Pandemie wieder fortsetzen. Daher gilt es, sich auf die Zukunft vorzubereiten und **dafür zu sorgen, dass** die erforderlichen **Anpassungen vorgenommen werden**, damit der Luftverkehrsmarkt weiterhin gut funktioniert, seinen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele der Union leistet und dabei sein hohes Niveau an

Geänderter Text

(2) Seit 2020 ist der Luftverkehr einer der am stärksten von der COVID-19-Krise betroffenen Sektoren. Mit der Aussicht auf ein Ende der Pandemie dürfte der Luftverkehr in den kommenden Jahren allmählich wieder zunehmen und sich mit Erreichen des Vorkrisenniveaus wieder erholen. Gleichzeitig könnte sich der Trend des seit 1990 zu verzeichnenden Anstiegs der Emissionen in diesem Sektor nach Überwindung der Pandemie wieder fortsetzen. Daher gilt es, sich auf die Zukunft vorzubereiten und die erforderlichen **Maßnahmen anzunehmen**, damit der Luftverkehrsmarkt weiterhin gut funktioniert, seinen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele der Union **und insbesondere der Klimaneutralität bis spätestens 2050** leistet und dabei sein

Konnektivität und Sicherheit aufrechterhält.

hohes Niveau an Konnektivität und Sicherheit aufrechterhält.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Neben den Auswirkungen auf die Klimaerwärmung hat der Luftverkehr, einschließlich der Triebwerke und des Bodenbetriebs, negative Auswirkungen auf die Luftqualität. Mehrere Studien haben kurz- und langfristige Auswirkungen der Exposition gegenüber Feinstaub aufgezeigt, darunter Sterblichkeit, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, ischämische Herzkrankheiten und Lungenmorbidity.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Entscheidend für das reibungslose Funktionieren des Luftfahrtsektors in der Union sind sein unionsweit grenzüberschreitender Charakter und seine globale Dimension. Der Luftfahrtbinnenmarkt mit seinen einheitlichen Regeln für den Marktzugang und Betriebsbedingungen gehört zu den am stärksten integrierten Sektoren der Union. Die externe Luftverkehrspolitik wird durch Vorschriften geregelt, die auf globaler Ebene von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt wurden, sowie durch umfassende multilaterale oder bilaterale Abkommen zwischen der Union oder ihren Mitgliedstaaten und Drittländern.

(3) Entscheidend für das reibungslose Funktionieren des Luftfahrtsektors in der Union sind sein unionsweit grenzüberschreitender Charakter und seine globale Dimension. Der Luftfahrtbinnenmarkt mit seinen einheitlichen Regeln für den Marktzugang und Betriebsbedingungen gehört zu den am stärksten integrierten Sektoren der Union. Die externe Luftverkehrspolitik wird durch Vorschriften geregelt, die auf globaler Ebene von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt wurden, sowie durch umfassende multilaterale oder bilaterale Abkommen zwischen der Union oder ihren Mitgliedstaaten und Drittländern. ***Daher ist***

es wichtig, dass die Union zusätzlich zu den nationalen Maßnahmen Änderungen an den internationalen steuerlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen für den Luftverkehr im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris und dem Verursacherprinzip vorantreibt.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Um seine Verpflichtungen zu Netto-Null-CO₂-Emissionen bis 2050 zu erfüllen, benötigt der Luftfahrtsektor ein umfassendes Konzept und Emissionsminderungen, angefangen vom großmaßstäblichen Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe und emissionsfreier Flugzeuge in der Zukunft bis hin zur Verringerung des ökologischen Fußabdrucks am Boden, da die Start- und Landebahnausrüstung 4 % der CO₂-Emissionen eines Flughafens ausmacht. Daher sollten Luftfahrzeugbetreiber, die Luftfahrzeuge betreiben, die nicht mit Wasserstoff oder Strom angetrieben werden, verpflichtet werden, sicherzustellen, dass ihre stationären Luftfahrzeuge mit Strom versorgt werden, der auf den Flughäfen bereitgestellt wird, sobald die erforderliche Infrastruktur zur Verfügung steht, wobei die Anforderungen der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe [AFIR-Verordnung] zu beachten sind. Außerdem ist es wichtig, dass Luftfahrzeugbetreiber sich bemühen, für den Roll-, Pushback- und Schleppbetrieb soweit verfügbar Strom zu verwenden, der von elektrischen Flughafenfahrzeugen am Boden und/oder einem Hilfstriebwerk bereitgestellt wird.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Kennzeichnend für den Luftverkehrsmarkt ist ein unionsweit starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren, weshalb gleiche Wettbewerbsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und der Erfolg des Luftverkehrsmarktes und seiner Wirtschaftsakteure beruhen auf einem klaren und harmonisierten politischen Rahmen, in dem Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen und andere Luftfahrtakteure auf der Grundlage **der Chancengleichheit** agieren können. Marktverzerrungen bergen die Gefahr, dass Luftfahrzeugbetreiber oder Flughäfen gegenüber internen oder externen Wettbewerbern benachteiligt werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass die Luftfahrtbranche an Wettbewerbsfähigkeit verliert und Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen weniger Flugverbindungen zur Verfügung stehen.

Geänderter Text

(4) Kennzeichnend für den Luftverkehrsmarkt ist ein **weltweit und** unionsweit starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren, weshalb gleiche Wettbewerbsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und der Erfolg des Luftverkehrsmarktes und seiner Wirtschaftsakteure beruhen auf einem klaren und harmonisierten politischen Rahmen, in dem Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen und andere Luftfahrtakteure auf der Grundlage **gleicher Regeln und Chancen** agieren können. Marktverzerrungen bergen die Gefahr, dass Luftfahrzeugbetreiber oder Flughäfen gegenüber internen oder externen Wettbewerbern benachteiligt werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass die Luftfahrtbranche an Wettbewerbsfähigkeit verliert und Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen weniger Flugverbindungen zur Verfügung stehen.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(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. Schwankungen der Kraftstoffpreise können sich erheblich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Luftfahrzeugbetreiber auswirken und den Wettbewerb auf dem Markt

Geänderter Text

(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. Schwankungen der Kraftstoffpreise können sich erheblich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Luftfahrzeugbetreiber auswirken und den Wettbewerb auf dem Markt **sowie die**

beeinträchtigen. Bestehen zwischen Flughäfen der Union oder zwischen Flughäfen in der Union und Flughäfen außerhalb der Union Unterschiede bei den Flugkraftstoffpreisen, kann dies Luftfahrzeugbetreiber dazu veranlassen, aus wirtschaftlichen Gründen ihre Betankungsstrategien anpassen. Das so genannte „Tankering“ von Flugkraftstoff erhöht den Kraftstoffverbrauch von Luftfahrzeugen und führt zu unnötigen Treibhausgasemissionen. So unterminiert das „Tankering“ durch Luftfahrzeugbetreiber die Umweltschutzbemühungen der Union. Luftfahrzeugbetreiber können gegenüber anderen Luftfahrtunternehmen, die ähnliche Strecken bedienen, günstige Flugkraftstoffpreise an ihrer Heimatbasis als Wettbewerbsvorteil ausnutzen, was sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors und die Konnektivität im Luftverkehr auswirken kann. Mit dieser Verordnung sollten Maßnahmen zur Verhinderung solcher Praktiken festgelegt werden, um unnötige Umweltschäden zu vermeiden und die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb auf dem Luftverkehrsmarkt wiederherzustellen und zu erhalten.

Erschwinglichkeit des Luftverkehrs für die Bürgerinnen und Bürger
beeinträchtigen ***und ihre***
Mobilitätsmöglichkeiten 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 anpassen. Das so genannte „Tankering“ von Flugkraftstoff erhöht den Kraftstoffverbrauch von Luftfahrzeugen und führt zu unnötigen Treibhausgasemissionen. So unterminiert das „Tankering“ durch Luftfahrzeugbetreiber die Umweltschutzbemühungen der Union. Luftfahrzeugbetreiber können gegenüber anderen Luftfahrtunternehmen, die ähnliche Strecken bedienen, günstige Flugkraftstoffpreise an ihrer Heimatbasis als Wettbewerbsvorteil ausnutzen, was sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors und die Konnektivität im Luftverkehr auswirken kann. Mit dieser Verordnung sollten Maßnahmen zur Verhinderung solcher ***nachteiliger*** Praktiken festgelegt werden, um ***die Verlagerung von CO₂-Emissionen und andere*** unnötige Umweltschäden zu vermeiden und die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb auf dem Luftverkehrsmarkt wiederherzustellen und zu erhalten.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine nachhaltige Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das sowohl das reibungslose Funktionieren der

Geänderter Text

(6) Ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine nachhaltige Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das sowohl das reibungslose Funktionieren der

Verkehrssysteme in der Union als auch den Umweltschutz sicherstellt. Die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs erfordert die Einführung von Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Luftfahrzeugen, die von Flughäfen der Union aus fliegen. Solche Maßnahmen sollten dazu beitragen, dass die Union ihre Klimaziele bis 2030 bzw. 2050 erreicht.

Verkehrssysteme in der Union als auch den Umweltschutz sicherstellt. Die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs erfordert die Einführung von Maßnahmen zur Verringerung **sowohl** der CO₂-Emissionen **als auch der Nicht-CO₂**-Emissionen von Luftfahrzeugen, die von Flughäfen der Union aus fliegen, **und letztendlich auf globaler Ebene die Sicherstellung einer vollständigen Internalisierung der Kosten der Emissionen aus dem Sektor**. Solche Maßnahmen sollten dazu beitragen, dass die Union ihre Klimaziele bis 2030 bzw. 2050 erreicht.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Dem übergeordneten Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ sollte sektorübergreifend über das Energiesystem hinaus Rechnung getragen werden, also auch im Straßen-, Schiffs- und Luftverkehr. Eine verbesserte Effizienz des Flugbetriebs könnte die Emissionen des Luftverkehrs kurzfristig erheblich reduzieren. Die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums könnte zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen um 10 % führen. Verbesserungen der Betriebs- und Infrastruktureffizienz sowie andere Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsverlagerung könnten die Emissionen des Sektors weiter verringern und sollten gefördert werden.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

(7) In ihrer im Dezember 2020 verabschiedeten Mitteilung über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹⁰ legt die Kommission dar, wie das Verkehrssystem der EU seinen ökologischen und digitalen Wandel vollziehen und widerstandsfähiger werden kann. Die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors ist vor allem auf kurze Sicht ein notwendiger und anspruchsvoller Prozess. In den letzten Jahrzehnten hat der durch europäische und nationale Forschungs- und Innovationsprogramme im Bereich der Luftfahrt hervorgebrachte technologische Fortschritt dazu beigetragen, dass die Emissionen deutlich gesenkt wurden. Allerdings wurden die Emissionseinsparungen des Sektors durch das weltweite Wachstum des Luftverkehrs wieder zunichte gemacht. Zwar dürften neue Technologien dazu beitragen, dass sich in den nächsten Jahrzehnten **für die Kurzstrecke** die Abhängigkeit des **Luftverkehrs** von fossilen Energieträgern verringert, doch die **einzigste Lösung** für eine erhebliche Verringerung der CO₂-Emissionen für alle Reichweiten bieten bereits kurzfristig die nachhaltigen Flugkraftstoffe. Dieses Potenzial bleibt jedoch derzeit weitgehend ungenutzt.

(7) **Um die Klimaneutralität zu erreichen, sieht der europäische Grüne Deal vor, dass die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gegenüber dem Niveau von 1990 reduziert werden müssen.** In ihrer im Dezember 2020 verabschiedeten Mitteilung über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹⁰ legt die Kommission **in diesem Zusammenhang** dar, wie das Verkehrssystem der EU seinen ökologischen und digitalen Wandel vollziehen und widerstandsfähiger werden kann. Die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors ist vor allem auf kurze Sicht ein notwendiger und anspruchsvoller Prozess. In den letzten Jahrzehnten hat der durch europäische und nationale Forschungs- und Innovationsprogramme im Bereich der Luftfahrt hervorgebrachte technologische Fortschritt dazu beigetragen, dass die Emissionen deutlich gesenkt wurden. Allerdings wurden die Emissionseinsparungen des Sektors durch das weltweite Wachstum des Luftverkehrs wieder zunichte gemacht. Zwar dürften neue Technologien dazu beitragen, dass sich in den nächsten Jahrzehnten die Abhängigkeit des **Flugverkehrs** von fossilen Energieträgern **für die Kurzstrecke** verringert, **wobei neue emissionsfreie Flugzeugtechnologien, etwa mit Strom oder Wasserstoff betriebene Flugzeuge, mittel- und langfristig eine wesentliche Rolle in der kommerziellen Luftfahrt spielen können**, doch die **Hauptlösung** für eine erhebliche Verringerung der CO₂-Emissionen für alle Reichweiten bieten bereits kurzfristig die nachhaltigen Flugkraftstoffe. Dieses Potenzial bleibt jedoch derzeit weitgehend ungenutzt **und muss gestärkt werden.**

¹⁰ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den

¹⁰ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den

Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 *final*) vom 9.12.2020.

Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020)0789) vom 9.12.2020.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Es ist wichtig, dass alle Verkehrsträger zu gleichen Bedingungen miteinander konkurrieren, wobei die negativen externen Effekte gebührend berücksichtigt werden müssen. Gleichzeitig muss dafür gesorgt werden, dass zur Beförderung sowohl von Personen als auch von Gütern nach Möglichkeit der nachhaltigste Verkehrsträger genutzt wird. Um die Union dabei zu unterstützen, ihre allgemeinen Emissionsreduktionsziele zu erreichen, bedarf es insbesondere einer Verkehrsverlagerung. Wenn es nachhaltige Alternativen gibt, könnten für Kurzstreckenflüge zusätzliche Maßnahmen auferlegt werden, um Anreize für die Nutzung nachhaltigerer Verkehrsträger zu bieten. Es ist jedoch wichtig, bei Maßnahmen in Bezug auf Kurzstreckenflüge die verfügbaren Alternativen zu berücksichtigen, wobei bestimmten Randgebieten der Union, in denen es womöglich keine nachhaltigen Alternativen gibt, besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Die Kommission sollte die Umwelt- und Klimaauswirkungen sowie die technische und wirtschaftliche Tragfähigkeit der Festlegung spezifischer Anforderungen für Kurzstreckenflüge zur Verringerung dieser Auswirkungen bewerten, etwa die Festlegung höherer Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe, wobei die

alternativen kollektiven Verkehrsträger berücksichtigt werden, die zur Deckung dieser Dienste auf erschwingliche Weise und in einer wettbewerbsfähigen Zeitspanne zur Verfügung stehen. Die Kommission sollte dieser Bewertung bei Bedarf einen Legislativvorschlag zur Änderung dieser Verordnung beifügen.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) *Nachhaltige* Flugkraftstoffe sind flüssige Kraftstoffe, sogenannte Drop-in-Kraftstoffe, die konventionelle Flugkraftstoffe uneingeschränkt ersetzen können und mit bestehenden Flugzeugtriebwerken kompatibel sind. Auf globaler Ebene wurden mehrere Produktionspfade nachhaltiger **Flugkraftstoffe** für die zivile und militärische Luftfahrt zugelassen. **Nachhaltige Flugkraftstoffe** sind technologisch einsatzfähig und können bereits sehr kurzfristig eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Emissionen aus dem Luftverkehr spielen. **Mittel- und langfristig wird davon ausgegangen, dass sie einen Großteil des Kraftstoffmix für den Luftverkehr ausmachen werden. Darüber hinaus könnten, sofern geeignete internationale Kraftstoffnormen dies begünstigen, nachhaltige Flugkraftstoffe dazu beitragen, den Gehalt an Aromaten des von einem Betreiber eingesetzten Kraftstoffs und damit sonstige Nicht-CO₂-Emissionen zu verringern.** Andere Alternativen für den Antrieb von Luftfahrzeugen, wie Strom oder flüssiger Wasserstoff, dürften – zunächst für die Kurzstrecke – schrittweise zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs beitragen.

Geänderter Text

(8) **Das Ziel dieser Verordnung besteht darin, eine gemeinsame Definition nachhaltiger Flugkraftstoffe als Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen festzulegen. Die gängigsten nachhaltigen** Flugkraftstoffe sind **gegenwärtig** flüssige Kraftstoffe, sogenannte Drop-in-Kraftstoffe, die konventionelle Flugkraftstoffe uneingeschränkt ersetzen können und mit bestehenden Flugzeugtriebwerken kompatibel sind. Auf globaler Ebene wurden mehrere Produktionspfade nachhaltiger **Drop-in-Flugkraftstoffe** für die zivile und militärische Luftfahrt zugelassen. **Sie** sind technologisch einsatzfähig und können bereits sehr kurzfristig eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Emissionen aus dem Luftverkehr spielen. Andere Alternativen für den Antrieb von Luftfahrzeugen, wie Strom oder flüssiger Wasserstoff **aus erneuerbaren Quellen**, dürften – zunächst für die Kurzstrecke – schrittweise zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs beitragen. **Diese Verordnung sollte auch diesen Energieträgern Rechnung tragen und die Beschleunigung ihres Einsatzes fördern. Daher sollte die Definition nachhaltiger Flugkraftstoffe auf erneuerbare flüssige und gasförmige Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, wie Wasserstoff und**

Strom aus erneuerbaren Quellen, ausgeweitet werden. Dadurch können Energiequellen für neue Antriebsmethoden wie erneuerbarer Wasserstoff und Strom aus erneuerbaren Quellen unter das Mandat für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) fallen, wodurch Anreize für technologische und industrielle Innovationen in der EU geschaffen werden. Langfristig sollten nachhaltige Flugkraftstoffe die konventionellen fossilen Flugkraftstoffe ersetzen.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Obwohl die Beimischungsverpflichtung auf alle Strecken von Flughäfen in der Union Anwendung findet, auch auf Flüge über Flughäfen außerhalb der Union, gilt die Verpflichtung in der Praxis nur für den ersten Flugabschnitt zu einem Flughafen außerhalb der EU, nicht aber für den folgenden Flugabschnitt zum Endziel. Die Kommission sollte daher überwachen und bewerten, ob Maßnahmen erforderlich sind, um eine potenzielle Verlagerung von CO₂-Emissionen und Wettbewerbsnachteile für Flüge, die von einem Flughafen der Union ausgehen und deren Endziel sich in einem Drittland befindet, in dem keine Beimischungsverpflichtungen bestehen, die den in dieser Verordnung festgelegten gleichwertig sind, zu vermeiden.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

(10) Auf globaler Ebene werden nachhaltige Flugkraftstoffe von der ICAO geregelt. Insbesondere legt die ICAO detaillierte Anforderungen an die Nachhaltigkeit, Rückverfolgbarkeit und Bilanzierung nachhaltiger Flugkraftstoffe für Flüge fest, die unter das System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) fallen. Zwar werden mit CORSIA Anreize gesetzt und nachhaltige Flugkraftstoffe als wichtige Säule zur Umsetzung der für den internationalen Luftverkehr langfristig angestrebten Ziele betrachtet, doch gibt es derzeit kein System, das die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe bei internationalen Flügen vorschreibt. In der Regel enthalten die umfassenden multilateralen oder bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der EU oder ihren Mitgliedstaaten und Drittstaaten Umweltschutzbestimmungen. Derzeit sehen solche Bestimmungen jedoch für die Vertragsparteien keine verbindlichen Anforderungen an die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe vor.

(10) Auf globaler Ebene werden nachhaltige Flugkraftstoffe von der ICAO geregelt. Insbesondere legt die ICAO detaillierte Anforderungen an die Nachhaltigkeit, Rückverfolgbarkeit und Bilanzierung nachhaltiger Flugkraftstoffe für Flüge fest, die unter das System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) fallen, ***etwa die Nachhaltigkeitskriterien für im Rahmen des CORSIA zulässige Kraftstoffe, die im November 2021 vom ICAO-Rat angenommen wurden.*** Zwar werden mit CORSIA Anreize gesetzt und nachhaltige Flugkraftstoffe als wichtige Säule zur Umsetzung der für den internationalen Luftverkehr langfristig angestrebten Ziele betrachtet, doch gibt es derzeit kein System, das die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe bei internationalen Flügen vorschreibt. ***Daher ist es wichtig, dass die Union ihre Anstrengungen im Rahmen der ICAO aufrechterhält und sich um ein ehrgeiziges globales System bemüht, das die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe fördert und für gleiche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler Ebene sorgt.*** In der Regel enthalten die umfassenden multilateralen oder bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der EU oder ihren Mitgliedstaaten und Drittstaaten Umweltschutzbestimmungen. Derzeit sehen solche Bestimmungen jedoch für die Vertragsparteien keine verbindlichen Anforderungen an die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe vor.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

(10a) Die Union sollte Drittstaaten, insbesondere die Nachbarländer, dazu anhalten, im Rahmen bilateraler Luftverkehrsabkommen ähnliche Verpflichtungen für nachhaltige Flugkraftstoffe anzunehmen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für internationale Langstreckenflüge zu schaffen. Zu diesem Zweck sollten nachhaltige Flugkraftstoffe Gegenstand von energie- und verkehrsbezogenen Dialogen sein.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

(12) Daher müssen zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 und mit Blick auf deren übergeordnete Ziele einheitliche Vorschriften für den Luftfahrtbinnenmarkt der EU festgelegt werden **und dabei** den besonderen Bedürfnissen und Anforderungen dieses Markts Rechnung **getragen werden**. Die vorliegende Verordnung zielt insbesondere darauf ab, eine Fragmentierung des Luftfahrtmarktes, mögliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen Wirtschaftsakteuren oder unlautere Praktiken von Luftfahrzeugbetreibern zur Vermeidung von Betankungskosten zu verhindern.

(12) Daher müssen zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 und mit Blick auf deren übergeordnete Ziele einheitliche Vorschriften für den Luftfahrtbinnenmarkt der EU festgelegt werden, **wobei** den besonderen Bedürfnissen und Anforderungen dieses Markts Rechnung **zu tragen ist und nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe im Luftverkehr zu fördern sind**. Die vorliegende Verordnung zielt insbesondere darauf ab, eine Fragmentierung des Luftfahrtmarktes **in der Union**, mögliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen Wirtschaftsakteuren oder unlautere Praktiken von Luftfahrzeugbetreibern zur Vermeidung von Betankungskosten zu verhindern **und Anreize für Innovationen und die Produktion in der Union zu schaffen**.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) ***Mit dieser Verordnung soll in erster Linie ein Rahmen geschaffen werden, mit dem gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Luftverkehrsmarkt in Bezug auf die Verwendung von Flugkraftstoffen wiederhergestellt und aufrechterhalten werden. Ein solcher Rahmen soll verhindern, dass in der Union unterschiedliche Anforderungen gelten, die die Betankungspraktiken noch verschärfen, den Wettbewerb zwischen Luftfahrzeugbetreibern verzerren oder Flughäfen im Wettbewerb mit anderen Flughäfen benachteiligen. Zudem zielt der Vorschlag darauf ab, den Luftfahrtmarkt der EU mit robusten Vorschriften auszustatten, damit an EU-Flughäfen eine schrittweise Anhebung der Anteile nachhaltiger Flugkraftstoffe eingeführt werden kann, ohne dass sich dies nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des EU-Luftfahrtbinnenmarkts auswirkt.***

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Die vorliegende Verordnung sollte für im zivilen gewerblichen Luftverkehr ***eingesetzte Luftfahrzeuge gelten***. Sie sollte nicht für militärische Luftfahrzeuge und Luftfahrzeuge gelten, die für humanitäre Zwecke, Such- und Rettungseinsätze, in der Katastrophenhilfe oder für Ambulanzflüge sowie für den Zoll, die Polizei und zur Feuerbekämpfung eingesetzt werden. Flüge, die unter solchen Umständen durchgeführt werden, sind aufgrund ihres Ausnahmecharakters im

Geänderter Text

(13) ***Diese Verordnung zielt darauf ab, die Treibhausgasemissionen im Luftverkehrssektor durch solide Vorschriften zu verringern, mit denen zugleich die Verwendung eines zunehmenden Anteils nachhaltiger Flugkraftstoffe und die Wettbewerbsfähigkeit des EU-Luftfahrtbinnenmarkts sichergestellt werden. Mit ihr wird ein Rahmen geschaffen, mit dem gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Luftverkehrsmarkt in Bezug auf die Verwendung von Flugkraftstoffen wiederhergestellt und aufrechterhalten werden. Ein solcher Rahmen soll verhindern, dass in der Union unterschiedliche Anforderungen gelten, die die Betankungspraktiken noch verschärfen, den Wettbewerb zwischen Luftfahrzeugbetreibern verzerren oder Flughäfen im Wettbewerb mit anderen Flughäfen benachteiligen.***

Geänderter Text

(15) Die vorliegende Verordnung sollte für ***Luftfahrzeuge gelten, die*** im zivilen gewerblichen Luftverkehr – ***auch für geschäftliche Flüge – eingesetzt werden***. Sie sollte nicht für militärische Luftfahrzeuge und Luftfahrzeuge gelten, die für humanitäre Zwecke, Such- und Rettungseinsätze, in der Katastrophenhilfe oder für Ambulanzflüge sowie für den Zoll, die Polizei und zur Feuerbekämpfung eingesetzt werden. Flüge, die unter solchen Umständen durchgeführt werden, sind

Vergleich zu regulären Flügen nicht immer planbar. Aufgrund der Art ihres Flugbetriebs können möglicherweise nicht immer die Verpflichtungen aus dieser Verordnung, die einen unnötigen Aufwand darstellen könnten, erfüllt werden. Im Hinblick auf gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten EU-Luftfahrtbinnenmarkt sollte diese Verordnung einen größtmöglichen Teil des von Flughäfen im Gebiet der EU abgehenden gewerblichen Flugverkehrs abdecken. ***Dabei sollten im Sinne eines den Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und Regionen der EU zugutekommenden Luftverkehrsnetzes dem Flugbetrieb an kleinen Flughäfen keine übermäßigen Belastungen auferlegt werden. Deshalb sollte ein Schwellenwert für den jährlichen Passagierflug- und Luftfrachtverkehr festgelegt werden, bei dessen Unterschreitung Flughäfen nicht unter diese Verordnung fallen. Allerdings sollte der Anwendungsbereich der Verordnung mindestens 95 % des gesamten von Flughäfen der Union abgehenden Verkehrs abdecken. Aus denselben Gründen*** sollte für solche Luftfahrzeugbetreiber ein Schwellenwert festgelegt werden, die nur sehr wenige Abflüge von Flughäfen im Gebiet der EU durchführen und daher ausgenommen werden.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission

aufgrund ihres Ausnahmecharakters im Vergleich zu regulären Flügen nicht immer planbar. Aufgrund der Art ihres Flugbetriebs können möglicherweise nicht immer die Verpflichtungen aus dieser Verordnung, die einen unnötigen Aufwand darstellen könnten, erfüllt werden. Im Hinblick auf gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten EU-Luftfahrtbinnenmarkt sollte diese Verordnung einen größtmöglichen Teil des von Flughäfen im Gebiet der EU abgehenden gewerblichen Flugverkehrs abdecken. ***Daher*** sollte für solche Luftfahrzeugbetreiber ein Schwellenwert festgelegt werden, die nur sehr wenige Abflüge von Flughäfen im Gebiet der EU durchführen und daher ausgenommen werden. ***Gleichzeitig sollte die Verordnung schrittweise für alle Flughäfen der Union gelten, und zwar für Flughäfen mit mehr als 700 000 Fluggästen oder 20 000 Tonnen pro Jahr ab 2025 und Flughäfen unterhalb dieser Schwellenwerte ab 2035, wobei Flughäfen, die sich in einem Gebiet in äußerster Randlage befinden, das in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union aufgeführt ist, ausgenommen sein sollten. Beim Luftverkehr auf Flughäfen, die nicht unter diese Verordnung fallen, könnte jedoch angeregt werden, die Verpflichtungen dieser Verordnung auf freiwilliger Basis einzuhalten.***

Geänderter Text

(15a) Es ist wichtig, dass weniger gut angebundene Gebiete der Union mit wenigen alternativen Verkehrsträgern nicht unverhältnismäßig stark von den sich aus dieser Verordnung ergebenden

Verpflichtungen betroffen sind und dass der Zugang dieser Gebiete zu wichtigen Waren und Dienstleistungen sichergestellt wird.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Die Entwicklung und der Einsatz nachhaltiger und kommerziell ausgereifter Flugkraftstoffe mit hohem **Nachhaltigkeits-**, Innovations- und Wachstumspotenzial sollten im Hinblick auf die Deckung des künftigen Bedarfs gefördert werden. Dies dürfte den Aufbau innovativer und wettbewerbsfähiger Kraftstoffmärkte unterstützen sowie kurz- und langfristig eine ausreichende Versorgung der Luftfahrt mit nachhaltigen Flugkraftstoffen sicherstellen. Gleichzeitig würde die Union in ihren Bemühungen unterstützt, ihre Dekarbonisierungsziele im Verkehrsbereich und ein hohes Umweltschutzniveau zu erreichen. Förderfähig sollten daher nachhaltige Flugkraftstoffe sein, die aus den in Anhang IX Teile A und B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, sowie synthetische Flugkraftstoffe. Von **großer** Bedeutung sind insbesondere die aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellten nachhaltigen Flugkraftstoffe, da sie durch ihre derzeit kommerziell am weitesten ausgereifte Technologie bereits kurzfristig für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs eingesetzt werden können.

Geänderter Text

(16) Die Entwicklung und der Einsatz nachhaltiger und kommerziell ausgereifter Flugkraftstoffe mit hohem Innovations- und Wachstumspotenzial sollten im Hinblick auf die Deckung des künftigen Bedarfs gefördert werden, **wobei den Kraftstoffen mit dem höchsten Nachhaltigkeitspotenzial Vorrang einzuräumen ist.** Dies dürfte den Aufbau innovativer und wettbewerbsfähiger Kraftstoffmärkte unterstützen sowie kurz- und langfristig eine ausreichende Versorgung der Luftfahrt mit nachhaltigen Flugkraftstoffen sicherstellen. Gleichzeitig würde die Union in ihren Bemühungen unterstützt, ihre Dekarbonisierungsziele im Verkehrsbereich und ein hohes Umweltschutzniveau zu erreichen. Förderfähig sollten daher nachhaltige Flugkraftstoffe sein, die aus den in Anhang IX Teile A und B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, sowie synthetische Flugkraftstoffe. Von Bedeutung sind insbesondere die aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellten nachhaltigen Flugkraftstoffe, da sie durch ihre derzeit kommerziell am weitesten ausgereifte Technologie bereits kurzfristig für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs eingesetzt werden können, **aber ihr Potenzial ist aufgrund der beschränkten Verfügbarkeit von Rohstoffen begrenzt, und ihre Lieferketten und Sammlung sind nicht immer gut nachvollziehbar. Die**

Richtlinie (EU) 2018/2001 begrenzt diese Rohstoffe. Biokraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden und auf die derzeitige Verpflichtung zur Verwendung als nachhaltige Flugkraftstoffe angerechnet werden, unterliegen der in dieser Richtlinie festgelegten Obergrenze für die Anrechnung solcher Biokraftstoffe auf das Ziel für erneuerbare Energien im Verkehrssektor. Den in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Obergrenzen sollte in der vorliegenden Verordnung Rechnung getragen werden.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17a) Wie im Bericht der Kommission vom 23. Dezember 2020 mit dem Titel „Aktualisierte Analyse der Nicht-CO₂-Effekte des Luftverkehrs auf das Klima und mögliche politische Maßnahmen gemäß Artikel 30 Absatz 4 der Richtlinie über das EU-Emissionshandelssystem“ dargelegt, werden die Nicht-CO₂-Effekte des Luftverkehrs auf das Klima als mindestens ebenso wichtig eingeschätzt wie die CO₂-Effekte und sollten deshalb dringend gemindert werden. Die Senkung der Gehalte an Aromaten und Schwefel in konventionellen fossilen Kraftstoffen würde nicht nur dem Klima zugutekommen, indem die durch Kondensstreifen bewirkte Erwärmung in der Höhe verringert wird, sondern auch durch die Verringerung der Emissionen von Schwefeloxiden, aus Schwefel entstehendem Feinstaub und Ruß zu einer Verbesserung der Luftqualität in der Umgebung der Flughäfen führen. Die Senkung der Gehalte an Aromaten und Schwefel würde darüber hinaus die

Kraftstoffqualität verbessern und zu geringerem Wartungsbedarf infolge der geringeren Rußmenge führen. Sofern geeignete internationale Kraftstoffnormen dies begünstigen, könnten demzufolge nachhaltige Flugkraftstoffe dazu beitragen, den Gehalt an Aromaten des von Betreibern eingesetzten fertigen Kraftstoffs und mithin sonstige Nicht-CO₂-Emissionen zu verringern. Diese Verordnung sollte dazu beitragen, die Nicht-CO₂ Effekte des Luftverkehrs zu mindern. Um mehr Informationen über diese Auswirkungen im Hinblick auf mögliche politische Maßnahmen zu erhalten, sollten die Flugkraftstoffanbieter verpflichtet werden, die Gehalte an Aromaten und Schwefel in allen auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebrachten Chargen konventioneller Flugkraftstoffe zu überwachen und der Agentur und der Kommission zu melden. Darüber hinaus sollte die Kommission bis 2025 einen Bericht vorlegen, in dem Wege zur Optimierung der Gehalte an Aromaten und Schwefel in Flugzeugtreibstoff untersucht werden. Dieser Bericht sollte auf die besten verfügbaren wissenschaftlichen, technologischen und operativen Optionen gestützt sein, wobei für ein hohes Maß an Sicherheit zu sorgen ist. Die Kommission sollte – soweit erforderlich – auf der Grundlage des Berichts einen Legislativvorschlag vorlegen, in dem ein Weg zur deutlichen Senkung des Gehalts an Aromaten und Schwefel in Flugkraftstoff festgelegt wird.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(18) Damit Akteure der Luftfahrt- und der Kraftstoffbranche Sicherheit

Geänderter Text

(18) Damit Akteure der Luftfahrt- und der Kraftstoffbranche Sicherheit

hinsichtlich der Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe im Rahmen dieser Verordnung haben, braucht es einen einzigen, klaren und robusten Nachhaltigkeitsrahmen. Im Sinne der Kohärenz mit anderen einschlägigen Politikbereichen der EU sollte die Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe nach den in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001¹² festgelegten Nachhaltigkeitskriterien festgelegt werden.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=de>

hinsichtlich der Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe im Rahmen dieser Verordnung haben **und damit negative Auswirkungen auf die Landnutzung und die biologische Vielfalt abgewendet werden**, braucht es einen einzigen, klaren und robusten Nachhaltigkeitsrahmen. Im Sinne der Kohärenz mit anderen einschlägigen Politikbereichen der EU sollte die Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe nach den in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001¹² festgelegten Nachhaltigkeitskriterien festgelegt werden.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=de>

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Mit der vorliegenden Verordnung sollte sichergestellt werden, dass im Wettbewerb unter Luftfahrzeugbetreibern im Hinblick auf den Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen Chancengleichheit herrscht. Um Verzerrungen auf dem Flugdienstemarkt zu vermeiden, sollten an allen unter diese Verordnung fallenden Flughäfen der Union gleiche Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen bereitgestellt werden. Wenngleich es dem Markt freisteht, größere Mengen an nachhaltigem Kraftstoff bereitzustellen und zu verwenden, sollte mit dieser Verordnung sichergestellt werden, dass für alle unter die Verordnung fallenden Flughäfen die gleichen Vorgaben für die Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe gelten. Sie ersetzt alle mittelbar oder unmittelbar auf nationaler oder regionaler Ebene

Geänderter Text

(19) Mit der vorliegenden Verordnung sollte sichergestellt werden, dass im Wettbewerb unter Luftfahrzeugbetreibern im Hinblick auf den Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen Chancengleichheit herrscht. Um Verzerrungen auf dem Flugdienstemarkt zu vermeiden, sollten an allen unter diese Verordnung fallenden Flughäfen der Union gleiche Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen bereitgestellt werden. Wenngleich es dem Markt freisteht, größere Mengen an nachhaltigem Kraftstoff bereitzustellen und zu verwenden, sollte mit dieser Verordnung sichergestellt werden, dass für alle unter die Verordnung fallenden Flughäfen die gleichen Vorgaben für die Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe gelten. Sie ersetzt alle mittelbar oder unmittelbar auf nationaler oder regionaler Ebene

festgelegten Anforderungen, die den Luftfahrzeugbetreibern oder Flugkraftstoffanbietern andere als die in dieser Verordnung festgelegten Vorgaben für den Markthochlauf oder die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe machen. Um einen klaren und berechenbaren Rechtsrahmen zu schaffen und dadurch die Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten **und innovativsten Technologien** mit Wachstumspotenzial in Hinblick auf den künftigen Bedarf zu fördern, sollten in dieser Verordnung Mindestanteile synthetischer Flugkraftstoffe festgelegt werden, die im Laufe der Zeit schrittweise angehoben werden. Die Festlegung einer speziell für synthetische Flugkraftstoffe geltenden Verpflichtung ist angesichts des erheblichen Dekarbonisierungspotenzials solcher Kraftstoffe und ihrer derzeitigen geschätzten Produktionskosten erforderlich. Synthetische Flugkraftstoffe, die aus Strom aus erneuerbaren Quellen und direkt aus der Luft gewonnenem Kohlenstoff erzeugt werden, können im Vergleich zu konventionellem Flugkraftstoff Emissionseinsparungen von bis zu 100 % erzielen. Auch haben sie erhebliche Vorteile im Vergleich zu anderen Arten nachhaltiger Flugkraftstoffe im Hinblick auf die Ressourceneffizienz (insbesondere den Wasserbedarf) des Produktionsprozesses. Die Produktionskosten synthetischer Flugkraftstoffe werden derzeit jedoch auf das Drei- bis Sechsfache des Marktpreises für konventionelle Flugkraftstoffe geschätzt. Daher sollten in dieser Verordnung Vorgaben speziell für diese Technologie festgelegt werden. **Andere Arten synthetischer Kraftstoffe, wie kohlenstoffarme synthetische Kraftstoffe mit großem Treibhausgasminderungspotenzial könnten im Zuge künftiger Überarbeitungen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung aufgenommen werden, sofern diese**

festgelegten Anforderungen, die den Luftfahrzeugbetreibern oder Flugkraftstoffanbietern andere als die in dieser Verordnung festgelegten Vorgaben für den Markthochlauf oder die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe machen. Um einen klaren und berechenbaren Rechtsrahmen zu schaffen und dadurch die Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten, **innovativsten Kraftstoffe mit erheblichem Potenzial zur Verringerung der Treibhausgasemissionen sowie** mit Wachstumspotenzial in Hinblick auf den künftigen Bedarf zu fördern, sollten in dieser Verordnung Mindestanteile synthetischer Flugkraftstoffe festgelegt werden, die im Laufe der Zeit schrittweise angehoben werden. Die Festlegung einer speziell für synthetische Flugkraftstoffe geltenden Verpflichtung ist angesichts des erheblichen Dekarbonisierungspotenzials solcher Kraftstoffe und ihrer derzeitigen geschätzten Produktionskosten erforderlich. Synthetische Flugkraftstoffe, die aus Strom aus erneuerbaren Quellen und direkt aus der Luft gewonnenem Kohlenstoff erzeugt werden, können im Vergleich zu konventionellem Flugkraftstoff Emissionseinsparungen von bis zu 100 % erzielen. Auch haben sie erhebliche Vorteile im Vergleich zu anderen Arten nachhaltiger Flugkraftstoffe im Hinblick auf die Ressourceneffizienz (insbesondere den Wasserbedarf) des Produktionsprozesses. Die Produktionskosten synthetischer Flugkraftstoffe werden derzeit jedoch auf das Drei- bis Sechsfache des Marktpreises für konventionelle Flugkraftstoffe geschätzt. Daher sollten in dieser Verordnung Vorgaben speziell für diese Technologie festgelegt werden. **Darüber hinaus können synthetische Flugkraftstoffe mit CO₂ aus CO₂-Abscheidung aus der Luft eine wichtige Rolle bei der Dekarbonisierung spielen, da das CO₂ nachhaltig gewonnen werden kann, und für ihren Einsatz sollten**

Kraftstoffe in die Erneuerbare-Energien-Richtlinie aufgenommen werden.

stärkere Anreize geschaffen werden, damit bei denjenigen synthetischen Flugkraftstoffen, die CO₂ benötigen, CO₂ aus direkter Luftabscheidung bevorzugt wird.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

(20) Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass ***der Luftfahrtmarkt*** erfolgreich ohne Versorgungsengpässe mit dem Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe beliefert werden kann. Daher sollte der Branche für erneuerbare Kraftstoffe eine ausreichende Vorlaufzeit eingeräumt werden, damit sie die entsprechenden Produktionskapazitäten ausbauen kann. Die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe sollte ab 2025 verbindlich vorgeschrieben werden. In diesem Sinne sollten auch die Bedingungen dieser Verordnung über einen langen Zeitraum stabil bleiben, damit auf dem Markt Rechtssicherheit und Berechenbarkeit herrscht und Investitionen dauerhaft in die Produktionskapazität für nachhaltige Flugkraftstoffe gelenkt werden.

Geänderter Text

(20) Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass ***alle Flughäfen des Luftfahrtmarkts*** erfolgreich ohne Versorgungsengpässe ***und ohne Beeinträchtigung anderer, nachhaltigerer Verwendungszwecke für diese Rohstoffe***, mit dem Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe beliefert werden kann. Daher sollte der Branche für erneuerbare Kraftstoffe eine ausreichende Vorlaufzeit eingeräumt werden, damit sie die entsprechenden Produktionskapazitäten ausbauen kann. Die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe sollte ab 2025 verbindlich vorgeschrieben werden. In diesem Sinne sollten auch die Bedingungen dieser Verordnung über einen langen Zeitraum stabil bleiben, damit auf dem Markt Rechtssicherheit und Berechenbarkeit herrscht und Investitionen dauerhaft in die Produktionskapazität für nachhaltige Flugkraftstoffe gelenkt werden. ***Auf der Grundlage der Entwicklung des Flugkraftstoffmarkts und der Klima- und Umweltverpflichtungen der Union sowie der Verfügbarkeit von Rohstoffen und der Produktionsmenge sollten die Zwischenziele jedoch in Zukunft soweit erforderlich überprüft werden.***

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

(21) Die Einführung und der zunehmende Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe sowie die damit steigenden Kraftstoffkosten auf Flughäfen der Union können zu einer Zunahme von Praktiken wie des „Tankering“ führen. „Tankering“-Praktiken sind nicht nachhaltig und sollten vermieden werden, da sie die Bemühungen der Union zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs untergraben. Solche Praktiken stehen im Widerspruch zu den Dekarbonisierungszielen für den Luftverkehr, da – bezogen auf einen bestimmten Flug – ein höheres Gewicht des Luftfahrzeugs den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen erhöhen würde. Sie würden auch dazu führen, dass in der EU zwischen Luftfahrzeugbetreibern, aber auch zwischen Flughäfen, keine gleichen Wettbewerbsbedingungen mehr herrschen. Die Luftfahrzeugbetreiber sollten nach dieser Verordnung daher verpflichtet sein, vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union Kraftstoff zu tanken. Die Menge an Kraftstoff, die vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union vertankt wird, sollte der Kraftstoffmenge entsprechen, die für die Durchführung der von diesem Flughafen abgehenden Flüge erforderlich ist, wobei die Kraftstoffsicherheitsvorschriften eingehalten werden müssen. Mit dieser Anforderung wird ein hohes Umweltschutzniveau gewährleistet und gleichzeitig sichergestellt, dass für den Flugbetrieb in der Union Betreiber aus der Union und Drittlandbetreiber gleichen Bedingungen unterliegen. Da in der Verordnung für den Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe an allen Flugkraftstoffen kein Höchstwert festgelegt ist, können Luftfahrtunternehmen und

Geänderter Text

(21) Die Einführung und der zunehmende Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe sowie die damit steigenden Kraftstoffkosten auf Flughäfen der Union können zu einer Zunahme von Praktiken wie des „Tankering“ führen. „Tankering“-Praktiken sind nicht nachhaltig und sollten vermieden werden, da sie die Bemühungen der Union zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs untergraben. Solche Praktiken stehen im Widerspruch zu den Dekarbonisierungszielen für den Luftverkehr, da – bezogen auf einen bestimmten Flug – ein höheres Gewicht des Luftfahrzeugs den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen erhöhen würde. Sie würden auch dazu führen, dass in der EU zwischen Luftfahrzeugbetreibern, aber auch zwischen Flughäfen, keine gleichen Wettbewerbsbedingungen mehr herrschen. Die Luftfahrzeugbetreiber sollten nach dieser Verordnung daher verpflichtet sein, vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union Kraftstoff zu tanken. ***Dennoch sollte eine Ausnahme von der Beschränkung von „Tankering“ für den Fall außergewöhnlicher Umstände an den Zielflughäfen, durch die eine Betankung verhindert würde – wie Sperrung des Luftraums oder des Flughafens – vorgesehen werden.*** 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, wobei die Kraftstoffsicherheitsvorschriften eingehalten werden müssen. Mit dieser Anforderung wird ein hohes Umweltschutzniveau gewährleistet, ***die Verlagerung von CO₂-Emissionen***

Kraftstoffanbieter ehrgeizigere Umweltstrategien verfolgen und in ihrem Betriebsnetz unter Vermeidung von „Tankering“ eine größere Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe einsetzen bzw. anbieten.

verhindert und gleichzeitig sichergestellt, dass für den Flugbetrieb in der Union Betreiber aus der Union und Drittlandbetreiber gleichen Bedingungen unterliegen. Da in der Verordnung für den Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe an allen Flugkraftstoffen kein Höchstwert festgelegt ist, können Luftfahrtunternehmen und Kraftstoffanbieter ehrgeizigere Umweltstrategien verfolgen und in ihrem Betriebsnetz unter Vermeidung von „Tankering“ eine größere Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe einsetzen bzw. anbieten. ***Um gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen, sollte die Kommission Fälle von „Tankering“ von Kraftstoff regelmäßig überwachen, bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht erstatten sowie gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zur Änderung dieser Verordnung vorlegen.***

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Flughäfen, die unter diese Verordnung fallen, sollten sicherstellen, dass alle erforderlichen Infrastrukturen für die Lieferung, Lagerung und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe vorhanden sind, damit der Markthochlauf dieser Flugkraftstoffe nicht behindert wird. Erforderlichenfalls sollte die Agentur von einem Flughafen der Union verlangen können, Informationen darüber vorzulegen, welche Infrastrukturen Luftfahrzeugbetreibern zur Verfügung stehen, damit Vertrieb und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe nahtlos gewährleistet sind. Die Agentur sollte Flughäfen und Luftfahrtunternehmen als gemeinsame Anlaufstelle für den Fall

Geänderter Text

(22) Flughäfen, die unter diese Verordnung fallen, sollten sicherstellen, dass alle erforderlichen Infrastrukturen für die Lieferung, Lagerung und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe vorhanden sind, damit der Markthochlauf dieser Flugkraftstoffe nicht behindert wird. ***Flughäfen sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um eine geeignete Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zur Betankung mit Wasserstoff und zum elektrischen Aufladen von Luftfahrzeugen aufzubauen – im Einklang mit dem entsprechenden Plan für den Aufbau aus dem nationalen Strategierahmen gemäß der vorgeschlagenen Verordnung über den***

dienen können, dass technische Klarstellungen in Bezug auf die Verfügbarkeit der Kraftstoffinfrastruktur erforderlich sind.

Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe [AFIR-Verordnung].
Erforderlichenfalls sollte die Agentur ***der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „die Agentur“)*** von einem Flughafen der Union verlangen können, Informationen darüber vorzulegen, welche Infrastrukturen Luftfahrzeugbetreibern zur Verfügung stehen, damit Vertrieb und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe nahtlos gewährleistet sind. Die Agentur sollte Flughäfen und Luftfahrtunternehmen als gemeinsame Anlaufstelle für den Fall dienen können, dass technische Klarstellungen in Bezug auf die Verfügbarkeit der Kraftstoffinfrastruktur erforderlich sind.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22a) Die Versorgung vieler Flughäfen der Union mit Flugkraftstoff erfolgt hauptsächlich über Pipelines von Raffinerien oder Mischanlagen, in denen nachhaltige Flugkraftstoffe beigemischt werden müssen, um Sicherheits- und Nachhaltigkeitsvorgaben zu erfüllen. Die Belieferung der Flughäfen der Union mit nachhaltigen Flugkraftstoffen in zur Erfüllung der Bestimmungen von Anhang I ausreichenden Mengen auf andere Weise wie etwa im Straßenverkehr bzw. mittels Lastkraftwagen von den Raffinerien und Mischanlagen wäre im Hinblick auf Logistik, Praktikabilität, Kosten und CO₂-Strafen kontraproduktiv. Es wäre von wesentlicher Bedeutung, diese Pipelines zusätzlich zu den Pipelines im Besitz von Kraftstoffanbietern – sofern vorhanden – und bereits vorhandenen Bahnanlagen zu nutzen, um die gemäß

*dieser Verordnung erforderliche
Mindestmenge an nachhaltigen
Flugkraftstoffen zu liefern.*

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 26 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(26a) Mit dieser Verordnung sollte eine größere Transparenz im Hinblick auf den ökologischen Fußabdruck des Luftverkehrs gefördert werden. Den Nutzern von Luftverkehrsdiensten sollten Informationen über die Lebenszyklusemissionen von Flügen, einschließlich der Verwendung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe, zur Verfügung gestellt werden, damit sie fundierte Entscheidungen über ihren Verkehrsbedarf und die damit verbundenen Umweltauswirkungen treffen können. Zu diesem Zweck sollte ein umfassendes Kennzeichnungssystem der Union für die Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs geschaffen werden, das den Nutzern von Luftverkehrsdiensten klare und leicht verständliche Informationen über die Umweltverträglichkeit eines Fluges sowie Informationen über typische Treibhausgasemissionen alternativer Verkehrsträger liefert und gleichzeitig einen integrierten Binnenmarkt und gleiche Wettbewerbsbedingungen fördert. Bei der Schaffung eines solchen Kennzeichnungssystems könnte auf bestehende und laufende Arbeiten auf Ebene der Union oder einer anderen Ebene zurückgegriffen werden.

Änderungsantrag 31

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 28 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(28a) Die Einnahmen aus der Zahlung von Bußgeldern sollten für die Unterstützung gemeinsamer Projekte – insbesondere grenzübergreifender Projekte – zur raschen Produktion und zum raschen Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe – unter Berücksichtigung einer breiten geografischen Abdeckung –, zur Förderung der Verringerung der Treibhausgasemissionen im Luftfahrtsektor – einschließlich der Entwicklung, Erprobung und Einführung innovativer Luftfahrzeugtechnologien, die das Potenzial für eine erhebliche Emissionsverringerung haben –, verwendet werden. Mit diesen Einnahmen sollte auch die Wiedereingliederung, Umschulung und Weiterbildung von Arbeitnehmern unterstützt werden. Zu diesem Zweck sollten diese Einnahmen dem Innovationsfonds gemäß Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} zugewiesen werden.

Änderungsantrag 32

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 31**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(31) Damit die Flugkraftstoffanbieter sowie die Flughäfen der Union und Luftfahrzeugbetreiber eine angemessene Vorlaufzeit haben, um die erforderlichen technologischen und logistischen Investitionen zu tätigen, sollte ein Übergangszeitraum **von fünf Jahren vorgesehen** werden. In dieser Phase kann als Ausgleich für einen geringeren Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe oder die geringere Verfügbarkeit von

(31) Damit die Flugkraftstoffanbieter sowie die Flughäfen der Union, **die für die Betankung zuständigen Bodenabfertigungsdienste** und Luftfahrzeugbetreiber eine angemessene Vorlaufzeit haben, um die erforderlichen technologischen und logistischen Investitionen zu tätigen, sollte ein Übergangszeitraum werden. In dieser Phase kann als Ausgleich für einen geringeren Anteil nachhaltiger

konventionellem Flugkraftstoff an anderen Flughäfen Flugkraftstoff mit einem höheren Anteil an nachhaltigem Flugkraftstoff verwendet werden.

Flugkraftstoffe oder die geringere Verfügbarkeit von konventionellem Flugkraftstoff an anderen Flughäfen Flugkraftstoff mit einem höheren Anteil an nachhaltigem Flugkraftstoff verwendet werden.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(31a) Damit die Klimaziele der Union für 2030 und 2050 und das 1,5-°C-Ziel des Übereinkommens von Paris verwirklicht werden, sollte die Kommission einen Fahrplan entwickeln, wie und wann eine Luftfahrt ohne fossile Energiequellen erreicht wird.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(31b) Der Übergang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen wird auch als Nebenwirkung die Abhängigkeit von der Einfuhr fossiler Kraftstoffe aus Drittländern verringern und damit die Energieversorgungssicherheit der Union erhöhen. Die Notwendigkeit dieses Sinneswandels wird in Anbetracht der derzeitigen internationalen politischen Lage umso deutlicher.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Mit dieser Verordnung werden harmonisierte Vorschriften für den Markthochlauf und die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe ***unter anderem dadurch festgelegt, dass Flugkraftstoffanbieter verpflichtet werden, einen Anteil an nachhaltigem Flugkraftstoff bereitzustellen, während für Luftfahrzeugbetreiber eine Betankungsverpflichtung eingeführt wird und für die Flughäfen der Union und die für die Betankung zuständigen Bodenabfertigungsdienste die Verpflichtung zur Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur gelten wird.***

Änderungsantrag 36
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Diese Verordnung gilt für Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen der Union, ***für die Betankung zuständigen Bodenabfertigungsdienste*** und Anbieter von Flugkraftstoff.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

– „Flughafen der Union“ (Union airport): ein Flughafen im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹³, ***auf dem im Berichtszeitraum mehr als eine Million Fluggäste oder über 100 000 Tonnen Fracht befördert wurden und*** der sich

Geänderter Text

– „Flughafen der Union“ (Union airport): ein Flughafen im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹³, der sich nicht in einem in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union aufgeführten Gebiet in äußerster Randlage

nicht in einem in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union aufgeführten Gebiet in äußerster Randlage befindet;

befindet;

¹³ Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte.

¹³ Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

– „Luftfahrzeugbetreiber“ (aircraft operator): eine Person, die im Berichtszeitraum mindestens **729** Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union durchgeführt hat, oder, wenn die Identität der Person unbekannt ist, der Eigentümer des Luftfahrzeugs;

Geänderter Text

– „Luftfahrzeugbetreiber“ (aircraft operator): eine Person, die im Berichtszeitraum mindestens **52** Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union durchgeführt hat, oder, wenn die Identität der Person unbekannt ist, der Eigentümer des Luftfahrzeugs;

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– **„privater nichtgewerblicher Flug“ (private pleasure flight): die Nutzung von Fluggerät zu persönlichen oder Freizeitzwecken, die nicht mit einer geschäftlichen oder beruflichen Nutzung in Verbindung steht;**

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 3 b (neu)

- **„für die Betankung zuständige Bodenabfertigungsdienste“ (fuel ground-handling services): Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten gemäß Punkt 7 des Anhangs der Richtlinie 96/67/EG, die für die erforderlichen Infrastrukturen für die Lieferung, Lagerung und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe zuständig sind;**

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 5

- „Nachhaltiger Flugkraftstoff“ (sustainable aviation fuel, SAF): **sogenannte Drop-in-Flugkraftstoffe**, bei denen es sich entweder um synthetische Flugkraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder um Biokraftstoffe handelt, die aus den in Anhang IX Teil B jener Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden und die Nachhaltigkeitskriterien sowie die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen nach Artikel 29 Absätze 2 bis 7 jener Richtlinie erfüllen und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind;

- „Nachhaltiger Flugkraftstoff“ (sustainable aviation fuel, SAF): **Flugkraftstoffe**, bei denen es sich entweder um synthetische Flugkraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder um Biokraftstoffe handelt, die aus den in Anhang IX Teil B jener Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden und die Nachhaltigkeitskriterien sowie die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen nach Artikel 29 Absätze 2 bis 7 jener Richtlinie erfüllen und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind;

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 7 a (neu)

- **„CO₂-Abscheidung aus der Luft“ (direct air capture): ein Verfahren, mit**

dem das CO₂ direkt der Umgebungsluft und nicht aus Punktquellen entnommen wird;

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 7 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– *„Strom aus erneuerbaren Energiequellen“ (electricity from renewable energy sources) oder „Elektrizität aus erneuerbaren Quellen“ (renewable electricity): Strom, der aus erneuerbaren Energiequellen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2018/2001 gewonnen wird;*

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– „synthetische Flugkraftstoffe“ (synthetic aviation fuels): Kraftstoffe, 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 und die in der Luftfahrt verwendet werden;

– „synthetische Flugkraftstoffe“ (synthetic aviation fuels): **flüssige oder gasförmige** Kraftstoffe, bei denen es sich um erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001 **oder Strom aus erneuerbaren Quellen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 1 jener Richtlinie** handelt und die in der Luftfahrt verwendet werden;

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 13

Vorschlag der Kommission

– „Jahresbedarf an Flugkraftstoff“ (yearly aviation fuel required): die Menge an Flugkraftstoff, die für den gesamten gewerblichen Luftverkehr benötigt wird, der von einem Luftfahrzeugbetreiber während eines Berichtszeitraums ab einem bestimmten Flughafen der Union betrieben wird;

Geänderter Text

– „Jahresbedarf an Flugkraftstoff“ (yearly aviation fuel required): die Menge an Flugkraftstoff – **einschließlich Kraftstoff für die Flugphase und Kraftstoff für das Rollen** –, die für den gesamten gewerblichen Luftverkehr benötigt wird, der von einem Luftfahrzeugbetreiber während eines Berichtszeitraums ab einem bestimmten Flughafen der Union betrieben wird;

Änderungsantrag 46

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 14**

Vorschlag der Kommission

– „jährliche nicht vertankte Menge“ (yearly non-tanked quantity): die in einem Berichtszeitraum festzustellende Differenz zwischen dem Jahresbedarf an Flugkraftstoff und dem von einem Luftfahrzeugbetreiber vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union tatsächlich vertankten Kraftstoff;

Geänderter Text

– „jährliche nicht vertankte Menge“ (yearly non-tanked quantity): die in einem Berichtszeitraum festzustellende Differenz zwischen dem Jahresbedarf an Flugkraftstoff – **einschließlich Kraftstoff für die Flugphase und Kraftstoff für das Rollen** – und dem von einem Luftfahrzeugbetreiber vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union tatsächlich vertankten Kraftstoff;

Änderungsantrag 47

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Die Flugkraftstoffanbieter stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an jedem Flughafen der Union zur Verfügung gestellt wird, einen Mindestanteil an nachhaltigem Flugkraftstoff enthält, einschließlich eines Mindestanteils an synthetischem

Geänderter Text

Die Flugkraftstoffanbieter stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an jedem Flughafen der Union zur Verfügung gestellt wird, einen Mindestanteil an nachhaltigem Flugkraftstoff enthält, einschließlich eines Mindestanteils an synthetischem

Flugkraftstoff entsprechend den in Anhang I festgelegten Werten und Anwendungszeitpunkten.

Flugkraftstoff entsprechend den in Anhang I festgelegten Werten und Anwendungszeitpunkten *sowie dem folgenden Zeitplan:*

i) Flughäfen der Union, auf denen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung mehr als 700 000 Fluggäste oder über 20 000 Tonnen Fracht befördert wurden: ab dem 1. Januar 2025;

ii) Flughäfen der Union, auf denen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung weniger als 700 000 Fluggäste oder weniger als 20 000 Tonnen Fracht befördert wurden: ab dem 1. Januar 2035.

Um die in Unterabsatz 1 genannten Mindestanteile zu erreichen, dürfen die Biokraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, nicht mehr als 1,7 % des gesamten bereitgestellten Flugkraftstoffs ausmachen.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Unbeschadet der Anwendung von Artikel 11 Absätze 3 und 4 muss ein Flugkraftstoffanbieter, der die in Anhang I festgelegten Mindestanteile für einen bestimmten Berichtszeitraum nicht bereitstellt, ***der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit die Gründe melden, weshalb die Mindestanteile nicht bereitgestellt wurden, und*** diese Fehlmengen im darauffolgenden Berichtszeitraum mindestens ergänzen.

Änderungsantrag 49

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

**Maßnahmen zur Verringerung der Nicht-
CO₂-Effekte des Luftverkehrs**

Bis zum 1. Januar 2025 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem Wege zur Optimierung des Aromaten- und Schwefelgehalts von in der Union bereitgestelltem Flugkraftstoff bewertet werden, um die Emissionen auf der Grundlage der besten verfügbaren wissenschaftlichen und technologischen und betrieblichen Optionen zu verringern und dabei die gemäß Artikel 9 gesammelten Informationen zu berücksichtigen. Die Kommission fügt diesem Bericht gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei, in dem ein Weg zur deutlichen Verringerung des Gehalts an Aromaten und Schwefel in Flugkraftstoff festgelegt wird.

Änderungsantrag 50

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4b

**Maßnahmen in Bezug auf
Kurzstreckenflüge**

Bis zum 1. Juli 2023 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die Umwelt- und Klimaauswirkungen – einschließlich einer Lebenszyklusanalyse – sowie die technische und wirtschaftliche Tragfähigkeit der Festlegung spezifischer Anforderungen für Kurzstreckenflüge zur

Verringerung dieser Auswirkungen bewertet werden, einschließlich der Festlegung höherer Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe gemäß Artikel 4 für solche Flüge, wobei die alternativen kollektiven Verkehrsträger berücksichtigt werden, die zur Deckung dieser Dienste auf erschwingliche Weise und in einer wettbewerbsfähigen Zeitspanne zur Verfügung stehen.

Die Kommission nimmt in diesen Bericht eine Liste aller Kurzstreckenflüge auf, die im Vorjahr von einem Flughafen der Union abgeflogen sind und für die auf erschwingliche Weise und innerhalb einer wettbewerbsfähigen Zeitspanne ein nachhaltiger alternativer Verkehrsträger zur Verfügung steht. Diese Liste wird auch auf einer öffentlich zugänglichen Website bereitgestellt und regelmäßig aktualisiert.

Die Kommission fügt diesem Bericht gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Verordnung in Bezug auf die Festlegung spezifischer Anforderungen für Kurzstreckenflüge bei.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die jährliche Menge an Flugkraftstoff, die von einem bestimmten Luftfahrzeugbetreiber an einem bestimmten Flughafen der Union vertankt wird, muss mindestens 90 % des Jahresbedarfs an Flugkraftstoff des Luftfahrzeugbetreibers decken.

Geänderter Text

Die jährliche Menge an Flugkraftstoff, die von einem bestimmten Luftfahrzeugbetreiber an einem bestimmten Flughafen der Union vertankt wird, muss mindestens 90 % des Jahresbedarfs an Flugkraftstoff des Luftfahrzeugbetreibers decken, **wobei die erforderliche Einhaltung der Vorschriften für die Kraftstoffsicherheit zu berücksichtigen ist.**

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ein Luftfahrzeugbetreiber kann von der Verpflichtung nach Artikel 4 Absatz 1 abweichen, wenn außergewöhnliche Umstände wie die Schließung des Luftraums oder Flughafenschließungen an Zielflughäfen eintreten, wodurch eine Betankung verhindert wäre. Der Luftfahrzeugbetreiber legt den zuständigen Behörden Nachweise für solche außergewöhnlichen Umstände vor. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, diese Verordnung durch einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 13b zu ergänzen, indem sie ausführliche Bestimmungen über die Ereignisse, die als außergewöhnlich angesehen werden können, und das Format der Informationen festlegt, die Luftfahrzeugbetreiber bei der Vorlage der erforderlichen Nachweise zu beachten haben.

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bis zum Jahr 2026 und danach jährlich überwacht und bewertet die Kommission Fälle von „Tankering“ von Flugkraftstoff und meldet diese dem Europäischen Parlament und dem Rat. Auf der Grundlage dieser Bewertungen kann die Kommission gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zur Änderung dieser Verordnung vorlegen.

Änderungsantrag 54

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 5a

**Betankungspflicht für
Luftfahrzeugbetreiber**

Luftfahrzeugbetreiber, die Luftfahrzeuge betreiben, die nicht mit Wasserstoff oder Elektrizität angetrieben werden, stellen sicher, dass ihre stationären Luftfahrzeuge mit Strom versorgt werden, der auf den Flughäfen bereitgestellt wird, sobald die erforderliche Infrastruktur zur Verfügung steht, wobei die Anforderungen gemäß Artikel 12 der Verordnung über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe [AFIR-Verordnung] zu beachten sind.

Änderungsantrag 55

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Überschrift**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Verpflichtung der Flughäfen der Union zur Bereitstellung der Infrastruktur

Verpflichtung zur Bereitstellung der Infrastruktur an Flughäfen in der Union

Änderungsantrag 56

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Flughäfen der Union ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit Luftfahrzeugbetreiber Zugang zu Flugkraftstoffen haben, die nachhaltige Flugkraftstoffe zu den in Anhang I angegebenen Anteilen enthalten, und sorgen für die Infrastruktur, die für die

Die Flughäfen **und für die Betankung zuständigen Bodenabfertigungsdienste** der Union ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit Luftfahrzeugbetreiber Zugang zu Flugkraftstoffen haben, die nachhaltige Flugkraftstoffe zu den in Anhang I angegebenen Anteilen enthalten,

Lieferung, Lagerung und Vertankung solcher Kraftstoffe erforderlich ist.

und sorgen für die Infrastruktur, die für die Lieferung, Lagerung und Vertankung solcher Kraftstoffe **sowie für das Laden von Flugzeugen mit Strom bzw. das Betanken mit Wasserstoff gemäß Artikel 13 der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe [AFIR-Verordnung]** erforderlich ist.

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Melden Luftfahrzeugbetreiber der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“), dass sie an einem bestimmten Flughafen der Union Schwierigkeiten beim Zugang zu Flugkraftstoffen mit Anteilen nachhaltiger Flugkraftstoffe haben, weil es an einer angemessenen Flughafeninfrastruktur fehlt, so **kann** die Agentur den Flughafen der Union **auffordern**, die zum Nachweis der Einhaltung von Absatz 1 erforderlichen Informationen vorzulegen. Der betreffende Flughafen der Union stellt die Informationen unverzüglich zur Verfügung.

Geänderter Text

Melden Luftfahrzeugbetreiber der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“), dass sie an einem bestimmten Flughafen der Union Schwierigkeiten beim Zugang zu Flugkraftstoffen mit Anteilen nachhaltiger Flugkraftstoffe haben, weil es an einer angemessenen Flughafeninfrastruktur fehlt, so **fordert** die Agentur den **betreffenden** Flughafen der Union **und die betreffenden für die Betankung zuständigen Bodenabfertigungsdienste unverzüglich auf**, die zum Nachweis der Einhaltung von Absatz 1 erforderlichen Informationen vorzulegen. Der betreffende Flughafen der Union **und die betreffenden für die Betankung zuständigen Bodenabfertigungsdienste** stellt die Informationen unverzüglich zur Verfügung.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Agentur bewertet die erhaltenen

Geänderter Text

Die Agentur bewertet die erhaltenen

Informationen und unterrichtet die Kommission, wenn diese den Schluss zulassen, dass der Flughafen der Union **seinen** Verpflichtungen nicht **nachkommt**. Die Flughäfen der Union müssen die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die fehlende Flughafeninfrastruktur zu identifizieren und um den Mangel innerhalb von **fünf** Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung **oder nach dem Jahr, in dem sie eine der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Schwellenwerte überschreiten, zu beheben**.

Informationen und unterrichtet die Kommission, wenn diese den Schluss zulassen, dass der **betreffende** Flughafen der Union **und die betreffenden für die Betankung zuständigen Bodenabfertigungsdienste** ihren Verpflichtungen nicht **nachkommen**. Die Flughäfen der Union **und die für die Betankung zuständigen Bodenabfertigungsdienste** müssen die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die fehlende **geeignete** Flughafeninfrastruktur zu identifizieren und um den Mangel innerhalb von **zwei** Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung **zu beheben. Dieser Zeitraum kann für Flughäfen der Union, auf denen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung weniger als 700 000 Fluggäste oder weniger als 20 000 Tonnen Fracht befördert wurden, und für die betreffenden für die Betankung zuständigen Bodenabfertigungsdienste um höchstens fünf Jahre verlängert werden**.

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ea) Nachweis der Einhaltung der in Artikel 5a genannten Verpflichtungen zur Stromversorgung.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für die Zwecke der Meldung der Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe

Für die Zwecke der Meldung der Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe

nach Artikel 7 oder im Rahmen eines Treibhausgasminderungssystems müssen die Flugkraftstoffanbieter den Luftfahrzeugbetreibern die einschlägigen Informationen kostenlos zur Verfügung stellen.

nach Artikel 7 **dieser Verordnung** oder im Rahmen eines Treibhausgasminderungssystems müssen die Flugkraftstoffanbieter den Luftfahrzeugbetreibern die einschlägigen Informationen **unverzüglich** kostenlos zur Verfügung stellen.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) die Lebenszyklusemissionen, die Herkunft der Rohstoffe und der Umwandlungsprozess für jede Art nachhaltiger Flugkraftstoffe, die sie an Flughäfen der Union bereitstellen.

Geänderter Text

c) die Lebenszyklusemissionen, die **Charakteristiken, die** Herkunft der Rohstoffe und der Umwandlungsprozess für jede Art nachhaltiger Flugkraftstoffe, die sie an Flughäfen der Union bereitstellen.

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) ob für die Herstellung einer bestimmten Kraftstofflieferung eine Förderregelung im Sinne von Artikel 2 Nummer 5 der Richtlinie (EU) 2018/2001 vorgesehen ist, und ggf. die Art der Förderregelung.

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe c b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

cb) der Energiegehalt des Wasserstoffs und/oder Stroms, die an jeden Flughafen

der Union geliefert werden.

Änderungsantrag 64

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe c c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*cc) den durchschnittlichen
Aromatengehalt von konventionellem
Flugkraftstoff je gelieferter Charge an
jedem Flughafen der Union;*

Änderungsantrag 65

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe c d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*cd) den durchschnittlichen
Schwefelgehalt von konventionellem
Flugkraftstoff je Charge, die an jedem
Flughafen der Union bereitgestellt wird.*

Änderungsantrag 66

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 9a

*Kennzeichnungssystem der Union für die
Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs*

*Um Anreize für die Verringerung von
Emissionen zu schaffen und die
Transparenz der Informationen zu
erhöhen, richtet die Kommission ein
umfassendes Kennzeichnungssystem der
EU für die Umweltleistung des
Luftverkehrs ein, das für
Luftfahrzeugbetreiber und den*

gewerblichen Luftverkehrsbetrieb gilt, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Die Kennzeichnung und die einschlägigen Informationen über die Umweltverträglichkeit des Fluges sowie Informationen über typische Treibhausgasemissionen alternativer Verkehrsträger für dieselbe Reise und die durchschnittliche Dauer der Reise je Verkehrsträger werden dem Verbraucher vor dem Kauf eines Flugscheins in klarer und sichtbarer Weise zur Verfügung gestellt.

Bis zum 1. Januar 2024 erlässt die Kommission einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 13b zur Ergänzung dieser Verordnung, in dem die Einzelbestimmungen für das Funktionieren des Kennzeichnungssystems der Union für die Umweltverträglichkeit von Flügen sowie die technischen Normen, die dessen Grundlage bilden, festgelegt werden.

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die für die Durchsetzung der Anwendung dieser Verordnung und für die Verhängung von Bußgeldern gegen Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen der Union und Kraftstoffanbieter zuständig sind. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die für die Durchsetzung der Anwendung dieser Verordnung und für die Verhängung von Bußgeldern gegen Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen der Union, **für die Betankung zuständige Bodenabfertigungsdienste** und Kraftstoffanbieter zuständig sind. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Agentur übermittelt die nach den Artikeln 7 und 9 erhaltenen Daten an die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten. Die Agentur übermittelt den zuständigen Behörden auch aggregierte Daten über die Luftfahrzeugbetreiber und Flugkraftstoffanbieter, für die die Behörden nach den Absätzen 3, 4 und 5 zuständig sind.

Geänderter Text

(2) Die Agentur übermittelt die nach den Artikeln 7 und 9 erhaltenen Daten an die **zuständige Behörde bzw. die** zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten. Die Agentur übermittelt **der zuständigen Behörde bzw.** den zuständigen Behörden auch aggregierte Daten über die Luftfahrzeugbetreiber und Flugkraftstoffanbieter, für die die **Behörde bzw. die** Behörden nach den Absätzen 3, 4 und 5 zuständig **ist bzw.** sind.

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die für einen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Behörden werden nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission¹⁶ bestimmt.

Geänderter Text

(3) Die für einen Luftfahrzeugbetreiber **zuständige Behörde bzw. die** zuständigen Behörden **wird bzw.** werden nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission bestimmt.

¹⁶ 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.

¹⁶ 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.

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die für die Flughäfen der Union zuständigen Behörden werden auf der Grundlage der jeweiligen örtlichen Zuständigkeit bestimmt.

Geänderter Text

(4) Die für die Flughäfen der Union **zuständige Behörde oder die** zuständigen Behörden werden auf der Grundlage der jeweiligen örtlichen Zuständigkeit bestimmt.

Änderungsantrag 71

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 5**

Vorschlag der Kommission

(5) Die für die Flugkraftstoffanbieter **zuständigen** Behörden werden nach Maßgabe des Mitgliedstaats ihrer Niederlassung bestimmt.

Geänderter Text

(5) Die für die Flugkraftstoffanbieter **zuständige Behörde oder die zuständigen** Behörden werden nach Maßgabe des Mitgliedstaats ihrer Niederlassung bestimmt.

Änderungsantrag 72

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Luftfahrzeugbetreiber, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 5 nicht nachkommen, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen mindestens doppelt so hoch sein wie das Produkt aus dem jährlichen Durchschnittspreis für Flugkraftstoff pro Tonne und der jährlichen nicht vertankten Gesamtmenge.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Luftfahrzeugbetreiber, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 5 **und Artikel 5a** nicht nachkommen, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen mindestens doppelt so hoch sein wie das Produkt aus dem jährlichen Durchschnittspreis für Flugkraftstoff pro Tonne und der jährlichen nicht vertankten Gesamtmenge.

Änderungsantrag 73

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 2 a (neu)**

(2a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen jeden Flughafen der Union bzw. jeden für die Betankung zuständigen Bodenabfertigungsdienst, der den in Artikel 6 festgelegten Verpflichtungen nicht nachkommt, eine Geldbuße verhängt wird. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 13b zu erlassen, um Leitlinien für die Berechnung der Höhe des Bußgelds festzulegen.

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) In dem Beschluss, mit dem die Bußgelder nach den Absätzen 3 und 4 verhängt werden, erläutert die zuständige Behörde anhand überprüfbarer und objektiver Kriterien die Methode, die sie zur Bestimmung der Preise auf dem Unionsmarkt für Flugkraftstoff, nachhaltigen Flugkraftstoff und synthetischen Flugkraftstoff angewandt hat.

(5) In dem Beschluss, mit dem die Bußgelder nach den Absätzen 2, 3 und 4 verhängt werden, erläutert die zuständige Behörde anhand überprüfbarer und objektiver Kriterien die Methode, die sie zur Bestimmung der Preise auf dem Unionsmarkt für Flugkraftstoff, nachhaltigen Flugkraftstoff und synthetischen Flugkraftstoff angewandt hat.

Änderungsantrag 75

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Die Mitgliedstaaten verfügen über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene, um zu gewährleisten, dass die Verpflichtungen erfüllt und die Bußgelder eingezogen werden. **Die Mitgliedstaaten**

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

*überweisen den über diese Bußgelder
eingenen Betrag als Beitrag zur
Aufstockung der EU-Garantie im
Rahmen der Investitionsfazilität
„InvestEU“ für den grünen Wandel.*

Änderungsantrag 76

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Zuweisung von Strafgeldern zur Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe

*Der durch die in Artikel 11 genannten
Bußgelder eingenommene Betrag wird für
die Unterstützung gemeinsamer Projekte,
insbesondere grenzübergreifender
Projekte, zur raschen Produktion und
zum raschen Einsatz nachhaltiger
Flugkraftstoffe, unter Berücksichtigung
einer breiten geografischen Abdeckung,
zur Förderung der Verringerung der
Treibhausgasemissionen im
Luftfahrtsektor, einschließlich der
Entwicklung, Erprobung und Einführung
innovativer Luftfahrzeugtechnologien, die
das Potenzial für eine erhebliche
Emissionsverringerung haben, und zur
Unterstützung der Umschulung,
Neuqualifizierung und
Höherqualifizierung von Arbeitnehmern
im Rahmen eines qualitativ hochwertigen
sozialen Dialogs mit den Sozialpartnern
verwendet.*

*Die Einnahmen aus den in Unterabsatz 1
genannten Sanktionen werden dem in
Artikel 10a Absatz 8 der
Richtlinie 2003/87/EG genannten
Innovationsfonds zugeführt. Diese
Einnahmen stellen externe
zweckgebundene Einnahmen im Sinne
von Artikel 21 Absatz 5 der
Haushaltsordnung dar und werden*

gemäß den für den Innovationsfonds geltenden Vorschriften ausgeführt.

Änderungsantrag 77

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Die Agentur **veröffentlicht** jedes Jahr einen technischen Bericht auf der Grundlage der nach den Artikeln 7 und 9 erstellten jährlichen Berichte. Dieser Bericht enthält mindestens folgende Angaben:

Geänderter Text

Die Agentur **erstellt** jedes Jahr einen technischen Bericht **und eine Zusammenfassung** auf der Grundlage der nach den Artikeln 7 und 9 erstellten jährlichen Berichte **und macht sie öffentlich zugänglich**. Dieser Bericht enthält mindestens folgende Angaben:

Änderungsantrag 78

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) die Menge nachhaltiger und synthetischer Flugkraftstoffe, die auf Unionsebene insgesamt und aufgeschlüsselt nach Flughäfen der Union bereitgestellt wurde,

Geänderter Text

b) die Menge nachhaltiger und synthetischer Flugkraftstoffe **je Art von Rohstoff für Kraftstoffe**, die auf Unionsebene insgesamt und aufgeschlüsselt **nach Mitgliedstaaten und** nach Flughäfen der Union bereitgestellt wurde,

Änderungsantrag 79

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) die Marktlage, einschließlich Preisinformationen, und Trends bei der Erzeugung und Verwendung von nachhaltigem Flugkraftstoff in der Union,

Geänderter Text

c) die Marktlage, einschließlich Preisinformationen, und Trends bei der Erzeugung und Verwendung von nachhaltigem Flugkraftstoff in der Union **und in den einzelnen Mitgliedstaaten**,

Änderungsantrag 80

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) der Stand der Einhaltung der Verpflichtungen nach Artikel 6 durch **die Flughäfen**,

Geänderter Text

d) der Stand der Einhaltung der Verpflichtungen nach Artikel 6 durch **jeden Flughafen**,

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

f) Ursprung und Merkmale aller nachhaltigen Flugkraftstoffe, die von Luftfahrzeugbetreibern zur Verwendung auf Flügen von Flughäfen der Union gekauft wurden.

Geänderter Text

f) Ursprung und Merkmale **sowie Umwandlungstechnik** aller nachhaltigen Flugkraftstoffe, die von Luftfahrzeugbetreibern zur Verwendung auf Flügen von Flughäfen der Union gekauft wurden.

Änderungsantrag 82

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) die Auswirkungen der für die Kraftstoffherstellung verwendeten Rohstoffe auf die Umwelt und die biologische Vielfalt.

Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Abweichend von Artikel 4 kann ein Flugkraftstoffanbieter vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember **2029** für jeden Berichtszeitraum für den in Anhang I aufgeführten Mindestanteil nachhaltigen Flugkraftstoffs einen gewichteten Durchschnittswert des von ihm in dem betreffenden Berichtszeitraum insgesamt an den Flughäfen der Union bereitgestellten Flugkraftstoffs ansetzen.

Geänderter Text

Abweichend von Artikel 4 kann ein Flugkraftstoffanbieter vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember **2027** für jeden Berichtszeitraum für den in Anhang I aufgeführten Mindestanteil nachhaltigen Flugkraftstoffs einen gewichteten Durchschnittswert des von ihm in dem betreffenden Berichtszeitraum insgesamt an den Flughäfen der Union bereitgestellten Flugkraftstoffs ansetzen.

Änderungsantrag 84

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 13a

***Opt-in für Flughäfen und
Luftfahrzeugbetreiber***

Flughäfen im Gebiet der Union oder von Flughäfen der Union aus tätige Luftfahrzeugbetreiber, die nicht unter die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 fallen, können beantragen, als Flughafen der Union bzw. Luftfahrzeugbetreiber gemäß dieser Verordnung behandelt zu werden, wenn sie die Kommission, die Agentur und die zuständigen Behörden entsprechend informieren.

Änderungsantrag 85

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 13b

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel genannten Bedingungen übertragen.**
- (2) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 5, Artikel 9a und Artikel 11 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [Inkrafttreten dieser Verordnung] übertragen.**
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5, Artikel 9a und Artikel 11 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit delegierter Rechtsakte, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.**
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.**
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.**
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5, Artikel 9a und Artikel 11 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat der**

Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um einen Monat verlängert.

Änderungsantrag 86

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Bis zum 1. Januar **2028** und *danach* alle fünf Jahre *legen* die **Kommissionsdienststellen** dem **Europäischen** Parlament und dem Rat einen Bericht über die **Entwicklung des Flugkraftstoffmarkts und dessen Auswirkungen auf den Luftfahrtbinnenmarkt** der Union vor, unter anderem über die mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf andere **Energiequellen** und andere Arten synthetischer Kraftstoffe gemäß der Richtlinie über erneuerbare Energien, über die mögliche Überarbeitung der Mindestanteile in Artikel 4 und Anhang I sowie über die Höhe der Bußgelder. Der Bericht muss, soweit verfügbar, Informationen über die Entwicklung eines potenziellen Strategierahmens für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene enthalten. Der Bericht muss zudem Angaben über technologische Fortschritte im Bereich Forschung und Innovation in der Luftfahrtbranche, die für nachhaltige Flugkraftstoffe relevant sind, auch im Hinblick auf die Verringerung der Nicht-CO₂-Emissionen enthalten. In dem Bericht können Überlegungen dazu angestellt werden, ob diese Verordnung geändert werden sollte, und gegebenenfalls Optionen für Änderungen im Einklang mit einem potenziellen Strategierahmen für den Markthochlauf

Geänderter Text

Bis zum 1. Januar **2026** und *anschließend* alle fünf Jahre *legt* die **Kommission** dem **Europäischen** Parlament und dem Rat einen Bericht über die **Bewertung der vorliegenden** Verordnung *vor* und *veröffentlicht diesen*. **Die Kommission erstattet über folgende Aspekte Bericht:**

nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene dargelegt werden.

- a) die Entwicklung des Markts für Luftfahrttechnologien und Flugkraftstoffe, insbesondere die Entwicklung nachhaltiger Flugkraftstoffe, und deren Auswirkungen auf den Luftfahrtbinnenmarkt und die Wettbewerbsfähigkeit der Union, einschließlich der sozialen Auswirkungen und des damit verbundenen Beschäftigungs- und Ausbildungsbedarfs,*
- b) die Entwicklung der Flughafentätigkeiten in Bezug auf Treibhausgas- und Nicht-CO₂-Emissionen sowie Luftqualität und Lärmbelastung an und in der Umgebung von Flughäfen;*
- c) eine detaillierte Analyse und Quantifizierung in Bezug auf die Beschaffung von Rohstoffen für nachhaltige Flugkraftstoffe zur Verwirklichung der in Anhang I dieser Verordnung festgelegten Ziele.*
- d) Informationen über den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe in Nachbarländern der Union und weltweit,*
- e) soweit verfügbar, Informationen über die Entwicklung eines potenziellen Strategierahmens für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene,*
- f) technologische Fortschritte im Bereich Forschung und Innovation in der Luftfahrtbranche, die für diese Verordnung relevant sind, auch im Hinblick auf die Entwicklung von Technologien wie elektrischen oder wasserstoffbetriebenen Luftfahrzeugen und die Verringerung der CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen,*
- g) Verwendung der Einnahmen aus den in Artikel 11 genannten Bußgeldern,*
- h) die potenziellen Vorteile und Zielkonflikte einer Ausweitung der*

Verpflichtungen in Bezug auf die Versorgung mit nachhaltigen Flugkraftstoffen gemäß Artikel 4 und Anhang I und auf die Betankung gemäß Artikel 5 auf Flüge der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt nach einer umfassenden Folgenabschätzung.

(2) Die Kommission fügt den in diesem Artikel vorgesehenen Berichten bei Bedarf Gesetzgebungsvorschläge zur Änderung dieser Verordnung bei, insbesondere in Bezug auf

a) die in Artikel 4 und Anhang I genannten Mindestanteile,

b) die Anpassung dieser Verordnung an einen potenziellen Strategierahmen für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene in einer Weise, die mit dem Ziel der Wahrung der Umweltintegrität und der Wirksamkeit der Klimamaßnahmen der Union vereinbar ist, insbesondere mit dem Ziel der Verringerung der Treibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft der Union bis 2030 und dem Ziel der Klimaneutralität gemäß der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} („Europäisches Klimagesetz“),

c) die Notwendigkeit von Maßnahmen, um eine potenzielle Verlagerung von CO₂-Emissionen und Wettbewerbsnachteile für Flüge, die von einem Flughafen in der Union ausgehen und deren Endziel sich in einem Drittland befindet, in dem keine Beimischungsverpflichtungen bestehen, die den in dieser Verordnung festgelegten gleichwertig sind, zu vermeiden.

Änderungsantrag 87

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Buchstabe a**

Vorschlag der Kommission

a) Ab dem 1. Januar 2025 ein Mindestanteil von 2 % SAF.

Geänderter Text

a) Ab dem 1. Januar 2025 ein Mindestanteil von 2 % SAF, **davon mindestens 0,03 % synthetische Flugkraftstoffe**.

Änderungsantrag 88

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

b) Ab dem 1. Januar 2030 ein Mindestvolumenanteil von **5 %** SAF, davon mindestens **0,7 %** synthetische Flugkraftstoffe.

Geänderter Text

b) Ab dem 1. Januar 2030 ein Mindestvolumenanteil von **8 %** SAF, davon mindestens **2,5 %** synthetische Flugkraftstoffe.

Änderungsantrag 89

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Buchstabe c**

Vorschlag der Kommission

c) Ab dem 1. Januar 2035 ein Mindestvolumenanteil von **20 %** SAF, davon mindestens **5 %** synthetische Flugkraftstoffe.

Geänderter Text

c) Ab dem 1. Januar 2035 ein Mindestvolumenanteil von **21 %** SAF, davon mindestens **10 %** synthetische Flugkraftstoffe.

Änderungsantrag 90

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Buchstabe d**

Vorschlag der Kommission

d) Ab dem 1. Januar 2040 ein Mindestvolumenanteil von **32 %** SAF, davon mindestens **8 %** synthetische Flugkraftstoffe.

Geänderter Text

d) Ab dem 1. Januar 2040 ein Mindestvolumenanteil von **40 %** SAF, davon mindestens **20 %** synthetische Flugkraftstoffe.

Änderungsantrag 91

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

e) Ab dem 1. Januar 2045 ein Mindestvolumenanteil von **38** % SAF, davon mindestens **11** % synthetische Flugkraftstoffe.

Geänderter Text

e) Ab dem 1. Januar 2045 ein Mindestvolumenanteil von **60** % SAF, davon mindestens **30** % synthetische Flugkraftstoffe.

Änderungsantrag 92

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

f) Ab dem 1. Januar 2050 ein **Mindestvolumenanteil** von **63** % SAF, davon mindestens **28** % synthetische Flugkraftstoffe.

Geänderter Text

f) Ab dem 1. Januar 2050 ein **Volumenanteil** von **100** % SAF, davon mindestens **65** % synthetische Flugkraftstoffe, **unbeschadet Artikel 14**.

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Gleiche Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)
Federführende Ausschüsse	TRAN 13.9.2021
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 13.9.2021
Assoziierte Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	11.11.2021
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Nicolás González Casares 16.9.2021
Prüfung im Ausschuss	14.2.2022
Datum der Annahme	28.4.2022
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 46 –: 14 0: 26
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Mathilde Androuët, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélia Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooker, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Sogaard-Lidell, Maria Spyraki, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Dace Melbārde, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

46	+
NI	Athanasios Konstantinou
PPE	Stanislav Polčák
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Søgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

14	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooken, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Simona Baldassarre, Marco Dreosto, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Silvia Sardone
PPE	Marian-Jean Marinescu

26	0
ID	Mathilde Androuët, Aurélia Beigneux, Catherine Griset, Joëlle Mélin
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Bartosz Arłukowicz, Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Christine Schneider, Maria Spyraiki, Pernille Weiss

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

21.4.2022

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Jutta Paulus

KURZE BEGRÜNDUNG

Fliegen wie ein Vogel, das ist ein uralter Menschheitstraum. Die Legende von Ikarus gehört zu den ersten literarischen Zeugnissen und viele andere folgten. Der Flug der Vögel, die sich vom Wind tragen lassen oder Biomasse in Muskelkraft umwandeln, erschien lange Zeit die einzige Möglichkeit zur Überwindung der Schwerkraft. Erst als die Menschen die physikalischen und chemischen Gesetze verstanden, erhoben sie sich in die Luft. Unter Anwendung derselben physikalischen und chemischen Gesetze wissen wir heute um die Gefahr des Klimawandels.

Diese Bedrohung führt zwingend zu der Notwendigkeit, die schrittweise Einstellung des Einsatzes von fossilen Kraftstoffen in sämtlichen Bereichen schnellstmöglich voranzutreiben. Dem neuesten Bericht des Weltklimarats zufolge besteht eine Chance von 66 %, dass die Erderwärmung unter 1,5 °C bleibt, wenn die künftigen CO₂-Emissionen auf 400 Gt CO₂-Äquivalent begrenzt werden – entsprechend den derzeitigen Emissionen über einen Zeitraum von etwa zehn Jahren. Dementsprechend besteht eine Chance von 50 %, dass wir unter 1,5 °C bleiben, wenn 500 Gt CO₂-Äquivalent erreicht werden – d. h. die derzeitigen Emissionen über einen Zeitraum von 14 Jahren. Die durch das EU-EHS abgedeckten Luftverkehrsemissionen sind seit 2013 um 27,6 % gestiegen und dürften bis 2024 wahrscheinlich wieder das Niveau von vor der COVID-19-Pandemie erreichen. Derzeit deckt das EU-EHS jedoch lediglich etwa 20 % der weltweiten Luftverkehrsemissionen ab. Neben der CO₂-Bepreisung werden Innovationen und Investitionen benötigt, um der Abhängigkeit der Luftfahrt von fossilen

Kraftstoffen ein Ende zu setzen. Aufgrund ihres globalen Charakters fühlte sich niemand für diese Branche verantwortlich, und Maßnahmen, die Luftfahrt nachhaltig zu machen, wurden als Wettbewerbsnachteil betrachtet. Wir können nicht länger auf Maßnahmen der ICAO warten, sondern die EU muss vorangehen und den Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe voranbringen.

Die Luftfahrt ist eine der am schwierigsten zu dekarbonisierenden Branchen, da eine Elektrifizierung für die meisten Flüge nicht möglich ist; wir werden chemische Energieträger mit ihrer hohen Energiedichte benötigen. Auch hier weist die Wissenschaft den Weg. Die Landmasse auf diesem Planeten lässt sich nicht vergrößern, ganz zu schweigen vom Ackerland zum Anbau der zur Ernährung der Menschen notwendigen Biomasse. Selbst fortschrittliche Biotreibstoffe sind aufgrund dieser Beschränkung knapp, da der Wirkungsgrad der Photosynthese deutlich unter 5 % liegt. Der einzige gangbare Weg ist deshalb die Entwicklung erneuerbarer, auf Solar- und Windenergie basierender Kraftstoffe, die reichlich vorhanden sind und eine wesentlich größere Flächeneffizienz als Biomasse aufweisen.

Die Europäische Union hat ein Klimagesetz angenommen, in dem sie sich zur Klimaneutralität bis spätestens 2050 bekennt. Diese Gesetzgebung muss den Weg hin zur Klimaneutralität im Luftverkehr ebnen. Sie sollte deshalb keine Anreize für Investitionen in Technologien mit nur begrenztem Potenzial zur Dekarbonisierung der Branche im Hinblick auf Emissionen aus fossilen Kraftstoffen schaffen. Stattdessen sind entschlossene Maßnahmen für zukunftsfähige Kraftstoffe erforderlich, die die Europäische Union an die Spitze des technischen Fortschritts bringen. Da Klimakatastrophen überall auf dem Planeten zunehmen, werden immer mehr Länder Klimamaßnahmen zur Abwendung noch größerer Schäden ergreifen. Dann werden die frühzeitigen Schritte und die technologische Spitzenposition der EU einen Vorsprung vor anderen Ländern schaffen und neue Geschäftsmöglichkeiten für europäische Unternehmen eröffnen.

Die Prioritäten der Verfasserin der Stellungnahme

Die Verfasserin der Stellungnahme begrüßt den Vorschlag der Kommission im Rahmen der Initiative „ReFuelEU Aviation“ zur Einführung der Verpflichtung für Düsenkraftstoffanbieter, einen zunehmenden Anteil von nachhaltigen Flugkraftstoffen (Sustainable Aviation Fuels, SAF) beizumischen. Mit einem SAF-Anteil von lediglich 63 % bis 2050 zielt die Kommission jedoch nicht auf die Klimaneutralität in der Luftfahrtbranche

ab und ist deshalb weder im Einklang mit den EU-Klimazielen noch mit dem Übereinkommen von Paris. Die Verfasserin strebt deshalb einen SAF-Anteil von 100 % bis 2040/2050 an.

Verringerung des Luftverkehrs

Der Luftverkehr mit all seinen offensichtlichen Vorteilen wie etwa dem, die Welt zu verbinden und Menschen und Güter mit einer einst unvorstellbaren Geschwindigkeit zu transportieren, ist eines der ineffizientesten Mittel, um Lasten über Entfernungen hinweg zu transportieren. Deshalb ist es wichtig, den Luftverkehr zu verringern und auf energieeffizientere und nachhaltigere Verkehrsträger wie Schiene und Wasser umzusteigen. Würden die gesellschaftlichen und ökologischen Kosten in den Ticketpreis einbezogen, wäre es um die wirtschaftliche Tragfähigkeit zumindest von Kurzstreckenflügen unter 500 km unverzüglich geschehen.

Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung

Die Verfasserin der Stellungnahme hält die derzeitige Schwelle für nicht ambitioniert genug und plädiert dafür, sämtliche Flughäfen mit mindestens 300 000 Passagieren pro Jahr in die Verordnung einzubeziehen. Würden dann noch die zwölf größten Flughäfen in den Gebieten in äußerster Randlage einbezogen werden, würde die Verordnung 99,2 % aller Passagiere, die von einem Flughafen der EU abfliegen, abdecken.

Quoten und neue Technologien

Die Verfasserin der Stellungnahme ist der Ansicht, dass Quoten als Anreiz für Investoren eingeführt und Größenvorteile geschaffen werden müssen. Ferner sollte die Verordnung nicht nur nachhaltige Flugkraftstoffe, sondern auch andere Technologien wie Strom- und Wasserstoffantrieb im Blick haben.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) In den letzten Jahrzehnten hat der

Geänderter Text

(1) In den letzten Jahrzehnten hat der

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

Luftverkehr eine *wichtige* Rolle in der Wirtschaft der Union gespielt. Er stellt *einerseits* 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; *der Luftverkehr hat auch dazu beigetragen, den Zusammenhalt zu fördern, das regionale Gefälle zu verringern und die Anbindung zu verbessern, auch an die Inselregionen und die Gebiete in äußerster Randlage der EU, insbesondere dort, wo sie mit anderen Verkehrsmitteln nur schwer oder gar nicht erreichbar sind, sowie an Drittländer*. Die Zunahme des Luftverkehrs, *bei dem hauptsächlich fossile Kraftstoffe genutzt werden und nachhaltige Kraftstoffe wenig verbreitet sind*, hat zu *einem Anstieg der Emissionen geführt. Im Jahr 2018 entfielen mehr als 13 % aller verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen der Union und rund 3,6 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Union auf den Luftfahrtsektor. Eine der größten Herausforderungen für den Sektor ist die Notwendigkeit, seine Emissionen deutlich zu verringern und nachhaltiger zu werden. Dies soll unter anderem durch Regulierungsmaßnahmen erreicht werden*.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Im Einklang mit den Klimaschutzverpflichtungen der Union gemäß dem Übereinkommen von Paris, das im Zuge des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen^{1a} angenommen wurde (im Folgenden

„Übereinkommen von Paris“), ist die Union im Rahmen der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} („Europäisches Klimaschutzgesetz“) die rechtliche Verpflichtung eingegangen, bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Dementsprechend sind verschiedene politische Instrumente erforderlich, um zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in allen Wirtschaftszweigen, einschließlich des Luftfahrtsektors, beizutragen. Derzeit hängt der Luftverkehrsbetrieb ausschließlich von fossilem Flugkraftstoff ab, und infolge der steigenden Passagierzahlen haben die Nettoemissionen des Sektors rasch zugenommen. Seit 1990 hat sich der gesamte Fluggastverkehr in Europa mehr als verdoppelt. Ohne weitere Intervention auf Ebene der EU ist davon auszugehen, dass der Luftverkehr bis 2050 nahezu vollständig von fossilem Düsenkraftstoff abhängig bleibt und dass die CO₂-Emissionen aus dem Luftverkehr in der EU bis 2030 um 17 % und bis 2050 um knapp über 20 % gegenüber dem Niveau von 2015 ansteigen werden. Das ist weit entfernt von den Zielen der Union.

1a 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).

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Seit 2020 ist der Luftverkehr einer der am stärksten von der COVID-19-Krise betroffenen Sektoren. Mit der Aussicht auf ein Ende der Pandemie dürfte der Luftverkehr in den kommenden Jahren allmählich wieder zunehmen und sich mit Erreichen des Vorkrisenniveaus wieder erholen. Gleichzeitig könnte sich der Trend des seit 1990 zu verzeichnenden Anstiegs der Emissionen in diesem Sektor nach Überwindung der Pandemie wieder fortsetzen. Daher gilt es, sich auf die Zukunft vorzubereiten und dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Anpassungen vorgenommen werden, damit der Luftverkehrsmarkt weiterhin gut funktioniert, seinen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele der Union leistet und dabei sein hohes Niveau an Konnektivität und Sicherheit aufrechterhält.

Geänderter Text

(2) Seit 2020 ist der Luftverkehr einer der am stärksten von der COVID-19-Krise betroffenen Sektoren. Mit der Aussicht auf ein Ende der Pandemie dürfte der Luftverkehr in den kommenden Jahren allmählich wieder zunehmen und sich mit Erreichen des Vorkrisenniveaus wieder erholen. Gleichzeitig könnte sich der Trend des seit 1990 zu verzeichnenden Anstiegs der Emissionen in diesem Sektor nach Überwindung der Pandemie wieder fortsetzen. Daher gilt es, sich auf die Zukunft vorzubereiten und dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Anpassungen vorgenommen werden, damit der Luftverkehrsmarkt weiterhin gut funktioniert, seinen Beitrag zur **vollständigen** Verwirklichung der Klimaziele der Union **und insbesondere der Klimaneutralität bis spätestens 2050** leistet und dabei sein hohes Niveau an Konnektivität und Sicherheit aufrechterhält.

Änderungsantrag 4

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Verringerung des Gesamtbedarfs an Flugkraftstoff ist ein wirksames Mittel, um die Auswirkungen des Flugverkehrs auf das Klima zu mindern. Wird der Mechanismus richtig gestaltet, kann nachhaltiger Flugkraftstoff einen größeren Anteil am Gesamtangebot an Kraftstoff in der Branche haben. Um eine solche Verringerung des Gesamtbedarfs an Kraftstoff zu erreichen, sollten unter anderem Maßnahmen zur Steigerung der Kraftstoffeffizienz und zur Verringerung der Kraftstoffverschwendung ergriffen,

obligatorische Schulungen von Piloten eingeführt, Synergieeffekte mit anderen Verkehrsträgern geschaffen und – soweit möglich – die Verlagerung auf tragfähige, nachhaltige Alternativen erleichtert werden.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Dem übergeordneten Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ sollte sektorübergreifend über das Energiesystem hinaus Rechnung getragen werden, also auch im Straßen-, Schiffs- und Luftverkehr. Insbesondere sollte ihm bei den Politik-, Planungs- und Investitionsentscheidungen im Zusammenhang mit der Einführung energieeffizienterer Motoren und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und Technologien Rechnung getragen werden, auch im Hinblick auf die zügige Entwicklung von Luftfahrzeugen, die mit Strom aus erneuerbaren Quellen oder grünem Wasserstoff angetrieben werden.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Entscheidend für das reibungslose Funktionieren des Luftfahrtsektors in der Union sind sein unionsweit grenzüberschreitender Charakter und seine globale Dimension. Der Luftfahrtbinnenmarkt mit seinen einheitlichen Regeln für den Marktzugang und Betriebsbedingungen gehört zu den am stärksten integrierten Sektoren der Union.

(3) Entscheidend für das reibungslose Funktionieren des Luftfahrtsektors in der Union sind sein unionsweit grenzüberschreitender Charakter und seine globale Dimension. Der Luftfahrtbinnenmarkt mit seinen einheitlichen Regeln für den Marktzugang und Betriebsbedingungen gehört zu den am stärksten integrierten Sektoren der Union.

Die externe Luftverkehrspolitik **wird durch Vorschriften geregelt**, die auf globaler Ebene von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) **festgelegt wurden**, sowie durch umfassende multilaterale oder bilaterale Abkommen zwischen der Union oder ihren Mitgliedstaaten und Drittländern.

Die externe Luftverkehrspolitik **muss den Abläufen Rechnung tragen**, die auf globaler Ebene von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) sowie durch umfassende multilaterale oder bilaterale Abkommen zwischen der Union oder ihren Mitgliedstaaten und Drittländern **festgelegt werden. Zur Schaffung eines globalen Marktes für nachhaltige Flugkraftstoffe sollte die Union eine globale Führungsrolle bei der Umstellung auf die Verwendung nachhaltiger Kraftstoffe übernehmen und sich an internationalen Verhandlungen beteiligen, um die für nachhaltigen Flugkraftstoff geltenden Begriffsbestimmungen und Normen weltweit zu harmonisieren. Die Union sollte sich auf der ICAO-Vollversammlung für einen verpflichtenden Anteil an nachhaltigem Flugkraftstoff in der globalen Luftfahrt aussprechen und entsprechende Verhandlungen aufnehmen.**

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Kennzeichnend für den Luftverkehrsmarkt ist ein unionsweit starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren, weshalb gleiche Wettbewerbsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und der Erfolg des Luftverkehrsmarktes und seiner Wirtschaftsakteure beruhen auf einem klaren und harmonisierten politischen Rahmen, in dem Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen und andere Luftfahrtakteure auf der Grundlage der Chancengleichheit agieren können. Marktverzerrungen bergen die Gefahr, dass Luftfahrzeugbetreiber oder Flughäfen gegenüber internen oder externen Wettbewerbern benachteiligt

Geänderter Text

(4) Kennzeichnend für den Luftverkehrsmarkt ist ein **weltweit und** unionsweit starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren, weshalb gleiche Wettbewerbsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und der Erfolg des Luftverkehrsmarktes und seiner Wirtschaftsakteure beruhen auf einem klaren und harmonisierten politischen Rahmen, in dem Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen und andere Luftfahrtakteure – **einschließlich der an der Kraftstoffversorgung beteiligten Parteien** – auf der Grundlage der Chancengleichheit agieren können. Marktverzerrungen bergen die Gefahr, dass

werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass die Luftfahrtbranche an Wettbewerbsfähigkeit verliert und Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen weniger Flugverbindungen zur Verfügung stehen.

Luftfahrzeugbetreiber oder Flughäfen gegenüber internen oder externen Wettbewerbern benachteiligt werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass die Luftfahrtbranche an Wettbewerbsfähigkeit verliert und Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen weniger Flugverbindungen zur Verfügung stehen.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(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. Schwankungen der Kraftstoffpreise können sich erheblich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Luftfahrzeugbetreiber auswirken **und** den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen. Bestehen zwischen Flughäfen der Union oder zwischen Flughäfen in der Union und Flughäfen außerhalb der Union Unterschiede bei den Flugkraftstoffpreisen, kann dies Luftfahrzeugbetreiber dazu veranlassen, aus wirtschaftlichen Gründen ihre Betankungsstrategien anpassen. Das **so genannte** „Tankering“ von Flugkraftstoff erhöht den Kraftstoffverbrauch von Luftfahrzeugen und führt zu unnötigen Treibhausgasemissionen. So unterminiert das „Tankering“ durch Luftfahrzeugbetreiber die Umweltschutzbemühungen der Union. Luftfahrzeugbetreiber können gegenüber anderen Luftfahrtunternehmen, die ähnliche Strecken bedienen, günstige Flugkraftstoffpreise an ihrer Heimatbasis als Wettbewerbsvorteil ausnutzen, was sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit

Geänderter Text

(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. Schwankungen der Kraftstoffpreise können sich erheblich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Luftfahrzeugbetreiber auswirken, den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen **und die Attraktivität des Luftfahrtsektors für die Kunden schmälern**. 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 anpassen. 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. Luftfahrzeugbetreiber können gegenüber anderen Luftfahrtunternehmen, die ähnliche Strecken bedienen, günstige Flugkraftstoffpreise an ihrer Heimatbasis

des Sektors und die Konnektivität im Luftverkehr auswirken kann. Mit dieser Verordnung sollten Maßnahmen zur Verhinderung solcher Praktiken festgelegt werden, um unnötige Umweltschäden zu vermeiden und die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb auf dem Luftverkehrsmarkt wiederherzustellen und zu erhalten.

als Wettbewerbsvorteil ausnutzen, was sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors und die Konnektivität im Luftverkehr auswirken kann. Mit dieser Verordnung sollten Maßnahmen zur Verhinderung solcher Praktiken festgelegt werden, um unnötige Umweltschäden zu vermeiden und die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb auf dem Luftverkehrsmarkt wiederherzustellen und zu erhalten.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine nachhaltige Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das sowohl das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme in der Union als auch den Umweltschutz sicherstellt. Die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs erfordert die Einführung von Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Luftfahrzeugen, die von Flughäfen der Union aus fliegen. Solche Maßnahmen sollten dazu beitragen, dass die Union ihre Klimaziele bis 2030 bzw. 2050 erreicht.

Geänderter Text

(6) Ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine nachhaltige Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das sowohl das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme in der Union als auch den Umweltschutz sicherstellt. Die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs erfordert die Einführung von Maßnahmen zur Verringerung ***sowohl*** der CO₂-Emissionen ***als auch der Nicht-CO₂-Emissionen*** von Luftfahrzeugen, die von Flughäfen der Union aus fliegen, ***sowie die Entwicklung wirksamer ökonomischer Instrumente, die sicherstellen, dass die wirklichen Kosten der Emissionen der Branche vollständig internalisiert werden.*** Solche Maßnahmen sollten ***eindeutig*** dazu beitragen, dass die Union ihre Klimaziele bis 2030 bzw. 2050 erreicht ***und die Umwelt und die Gesundheit geschützt werden. Eine Verringerung des Aromaten- und Schwefelgehalts konventioneller Flugkraftstoffe – oder andere Maßnahmen wie die Verringerung der Flughöhe – würde nicht nur dem Klima zugutekommen, indem die durch Kondensstreifen verursachte Erwärmung in der Höhe verringert wird, sondern***

auch die Luftqualität in der Umgebung von Flughäfen verbessern. Eine Verringerung des Aromaten- und Schwefelgehalts würde auch die Qualität des Kraftstoffs verbessern und die Kosten senken. Tatsächlich kann der Aromatengehalt heutzutage mit einem einfach durchzuführenden Raffinierungsprozess verringert werden. Maßnahmen zur Verringerung des Aromaten- und Schwefelgehalts sollten auf einer wissenschaftlichen Folgenabschätzung beruhen, bei der sowohl die Vorteile für die Umwelt als auch die Auswirkungen auf den Flugbetrieb und die Sicherheit berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) In ihrer im Dezember 2020 verabschiedeten Mitteilung über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹⁰ legt die Kommission dar, wie das Verkehrssystem der EU seinen ökologischen und digitalen Wandel vollziehen und widerstandsfähiger werden kann. Die **Dekarbonisierung** des Luftfahrtsektors ist vor allem auf kurze Sicht ein notwendiger und anspruchsvoller Prozess. In den letzten Jahrzehnten hat der durch europäische und nationale Forschungs- und Innovationsprogramme im Bereich der Luftfahrt hervorgebrachte technologische Fortschritt dazu beigetragen, dass die Emissionen deutlich gesenkt wurden. Allerdings wurden die Emissionseinsparungen des Sektors durch das weltweite Wachstum des Luftverkehrs wieder **zunichte gemacht. Zwar dürften** neue Technologien dazu beitragen, dass sich **in den nächsten Jahrzehnten für die Kurzstrecke** die Abhängigkeit des

Geänderter Text

(7) In ihrer im Dezember 2020 verabschiedeten Mitteilung über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität legt die Kommission dar, wie das Verkehrssystem der EU seinen ökologischen und digitalen Wandel vollziehen und widerstandsfähiger werden kann. **Um die Klimaneutralität zu erreichen, sieht der europäische Grüne Deal vor, dass die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % (gegenüber dem Niveau von 1990) reduziert werden müssen. Die Verringerung der CO₂-Emissionen und der Nicht-CO₂-Emissionen** des Luftfahrtsektors ist vor allem auf kurze Sicht ein notwendiger und anspruchsvoller Prozess. In den letzten Jahrzehnten hat der durch europäische und nationale Forschungs- und Innovationsprogramme im Bereich der Luftfahrt hervorgebrachte technologische Fortschritt dazu beigetragen, dass die Emissionen deutlich gesenkt wurden.

Luftverkehrs von fossilen Energieträgern verringert, **doch die einzige Lösung für eine erhebliche Verringerung der CO₂-Emissionen für alle Reichweiten bieten bereits kurzfristig die nachhaltigen Flugkraftstoffe**. Dieses Potenzial bleibt jedoch derzeit weitgehend ungenutzt.

Allerdings wurden die Emissionseinsparungen des Sektors durch das weltweite Wachstum des Luftverkehrs wieder **zunichtegemacht**. Während neue Technologien dazu beitragen **dürften**, dass sich **ab dem nächsten Jahrzehnt** die Abhängigkeit des **Flugverkehrs** von fossilen Energieträgern verringert, **wobei neue emissionsfreie Flugzeugtechnologien, wie z. B. Flugzeuge mit Strom oder mit Wasserstoffantrieb, mittel- und langfristig eine wesentliche Rolle in der kommerziellen Luftfahrt spielen können; könnten nachhaltige fortschrittliche Biokraftstoffe oder synthetische Kraftstoffe für die Luftfahrt bereits kurzfristig eine vielversprechende Lösung zur Minderung der Emissionen in allen Flugbereichen darstellen**. Dieses Potenzial bleibt jedoch derzeit weitgehend ungenutzt.

¹⁰ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final) vom 9.12.2020.

¹⁰ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final) vom 9.12.2020.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Da es unwahrscheinlich ist, dass die Luftfahrtindustrie kurz- bis mittelfristig klimaneutral wird, muss dafür gesorgt werden, dass zur Beförderung sowohl von Personen als auch von Gütern nach Möglichkeit der nachhaltigste Verkehrsträger genutzt wird. Um die Verlagerung auf die Schiene

und andere nachhaltige Verkehrsträger zu erleichtern, müsste zunächst durch ein Instrument die notwendige Transparenz geschaffen werden, damit die Menschen in voller Kenntnis der Sachlage entscheiden können, ob es solche nachhaltigen Verkehrsträger für jeden einzelnen Kurzstreckenflug gibt und ob sie hinsichtlich der Reisezeit konkurrenzfähig sind. Für bestimmte Randgebiete der Union gibt es möglicherweise keine oder zumindest keine nachhaltigen Alternativen. Die Kommission sollte dies bei der Erstellung einer entsprechenden Liste der Kurzstreckenflüge berücksichtigen.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7b) Forschung und Innovation werden bei der Entwicklung nachhaltiger und synthetischer Flugkraftstoffe und dem Aufbau von Produktionskapazitäten eine wesentliche Rolle spielen. Eine diesbezügliche Investitionspriorität sollte in den entsprechenden von der Kommission ausgewiesenen Finanzierungsprogrammen der Union klar festgelegt sein.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8) Nachhaltige Flugkraftstoffe sind flüssige Kraftstoffe, sogenannte Drop-in-Kraftstoffe, die konventionelle Flugkraftstoffe uneingeschränkt ersetzen

(8) Nachhaltige Flugkraftstoffe sind flüssige, gasförmige, Drop-in und Non-Drop-in-Kraftstoffe, die fossile Flugkraftstoffe ersetzen können. Die

können und mit bestehenden Flugzeugtriebwerken kompatibel sind. Auf globaler Ebene wurden mehrere Produktionspfade nachhaltiger **Flugkraftstoffe** für die zivile und militärische Luftfahrt zugelassen. **Nachhaltige Flugkraftstoffe** sind technologisch einsatzfähig und können bereits sehr kurzfristig eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Emissionen aus dem Luftverkehr spielen. **Mittel- und langfristige** wird davon ausgegangen, dass sie einen **Großteil** des Kraftstoffmix für den Luftverkehr ausmachen werden. Darüber hinaus **könnten**, sofern geeignete internationale Kraftstoffnormen dies begünstigen, nachhaltige Flugkraftstoffe dazu beitragen, den Gehalt an Aromaten des von einem Betreiber eingesetzten Kraftstoffs und damit sonstige Nicht-CO₂-Emissionen zu verringern. **Andere Alternativen für den Antrieb von Luftfahrzeugen, wie Strom oder flüssiger Wasserstoff, dürften – zunächst für die Kurzstrecke – schrittweise zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs beitragen.**

meisten bereits verfügbaren nachhaltigen Flugkraftstoffe sind gegenwärtig flüssige Kraftstoffe, sogenannte Drop-in-Kraftstoffe, die konventionelle Flugkraftstoffe uneingeschränkt ersetzen können und mit bestehenden Flugzeugtriebwerken kompatibel sind. Auf globaler Ebene wurden mehrere Produktionspfade nachhaltiger **Drop-in-Flugkraftstoffe** für die zivile und militärische Luftfahrt zugelassen. **Sie** sind technologisch einsatzfähig und können bereits sehr kurzfristig eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Emissionen aus dem Luftverkehr spielen. **Mittelfristig** wird davon ausgegangen, dass sie einen **wesentlichen Teil** des Kraftstoffmix für den Luftverkehr ausmachen werden. **Andere Alternativen für den Antrieb von Luftfahrzeugen, wie Elektrizität oder flüssiger Wasserstoff, werden voraussichtlich zunehmend eine Schlüsselrolle bei der Substitution von fossilem Kerosin in der Luftfahrt spielen, zunächst bei Kurzstreckenflügen.** Darüber hinaus **werden**, sofern geeignete internationale Kraftstoffnormen dies **auch** begünstigen, nachhaltige Flugkraftstoffe – **sowohl Drop-in-Kraftstoffe als auch Non-Drop-in-Kraftstoffe** – dazu beitragen, den Gehalt an Aromaten des von einem Betreiber eingesetzten Kraftstoffs und damit sonstige Nicht-CO₂-Emissionen zu verringern.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Auf globaler Ebene **werden nachhaltige Flugkraftstoffe von der ICAO geregelt. Insbesondere legt die ICAO detaillierte Anforderungen an die Nachhaltigkeit, Rückverfolgbarkeit und Bilanzierung nachhaltiger Flugkraftstoffe**

Geänderter Text

(10) Auf globaler Ebene **engagieren sich die Länder auf diplomatischem Wege im Rahmen der ICAO für Zertifizierungspfade sowie andere Anforderungen an nachhaltige Flugkraftstoffe und entsprechende Ziele.**

für Flüge fest, die unter das System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) **fallen**. Zwar werden mit CORSIA Anreize gesetzt und nachhaltige Flugkraftstoffe als wichtige Säule zur Umsetzung der für den internationalen Luftverkehr langfristig angestrebten Ziele betrachtet, doch gibt es derzeit kein System, das die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe bei internationalen Flügen vorschreibt. In der Regel enthalten die umfassenden multilateralen oder bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der **EU** oder ihren Mitgliedstaaten und Drittstaaten Umweltschutzbestimmungen. Derzeit sehen solche Bestimmungen jedoch für die Vertragsparteien keine verbindlichen Anforderungen an die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe vor.

Dazu gehören die Nachhaltigkeitskriterien, die der ICAO-Rat kürzlich im Jahr 2021 verabschiedet hat, damit nachhaltige Flugkraftstoffe im Rahmen des Systems zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA) **berücksichtigt werden können**. Zwar werden mit CORSIA Anreize gesetzt und nachhaltige Flugkraftstoffe als wichtige Säule zur Umsetzung der für den internationalen Luftverkehr langfristig angestrebten Ziele betrachtet, doch gibt es derzeit kein System, das die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe bei internationalen Flügen vorschreibt. In der Regel enthalten die umfassenden multilateralen oder bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der **Union** oder ihren Mitgliedstaaten und Drittstaaten Umweltschutzbestimmungen. Derzeit sehen solche Bestimmungen jedoch für die Vertragsparteien keine verbindlichen Anforderungen an die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe vor.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Die vorliegende Verordnung sollte für im zivilen gewerblichen Luftverkehr **eingesetzte Luftfahrzeuge gelten**. Sie sollte nicht für militärische Luftfahrzeuge und Luftfahrzeuge gelten, die für humanitäre Zwecke, Such- und Rettungseinsätze, in der Katastrophenhilfe oder für Ambulanzflüge sowie für den Zoll, die Polizei und zur Feuerbekämpfung eingesetzt werden. Flüge, die unter solchen Umständen durchgeführt werden, sind aufgrund ihres Ausnahmecharakters im Vergleich zu regulären Flügen nicht immer

Geänderter Text

(15) Die vorliegende Verordnung sollte für **Luftfahrzeuge gelten, die** im zivilen gewerblichen Luftverkehr – **auch für geschäftliche und nichtgewerbliche Flüge – eingesetzt werden**. Sie sollte nicht für militärische Luftfahrzeuge und Luftfahrzeuge gelten, die für humanitäre Zwecke, Such- und Rettungseinsätze, in der Katastrophenhilfe oder für Ambulanzflüge sowie für den Zoll, die Polizei und zur Feuerbekämpfung eingesetzt werden. Flüge, die unter solchen Umständen durchgeführt werden, sind

planbar. Aufgrund der Art ihres Flugbetriebs können möglicherweise nicht immer die Verpflichtungen aus dieser Verordnung, die einen unnötigen Aufwand darstellen könnten, erfüllt werden. Im Hinblick auf gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten EU-Luftfahrtbinnenmarkt sollte diese Verordnung einen größtmöglichen Teil des von Flughäfen im Gebiet der **EU** abgehenden gewerblichen Flugverkehrs abdecken. Dabei sollten im Sinne eines den Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und Regionen der **EU** zugutekommenden Luftverkehrsnetzes dem Flugbetrieb an kleinen Flughäfen keine übermäßigen Belastungen auferlegt werden. Deshalb sollte ein Schwellenwert für den jährlichen Passagierflug- und Luftfrachtverkehr festgelegt werden, bei dessen Unterschreitung Flughäfen nicht unter diese Verordnung fallen. Allerdings sollte der Anwendungsbereich der Verordnung mindestens **95** % des gesamten von Flughäfen der Union abgehenden Verkehrs abdecken. Aus denselben Gründen sollte für solche Luftfahrzeugbetreiber ein Schwellenwert festgelegt werden, die nur sehr wenige Abflüge von Flughäfen im Gebiet der **EU** durchführen und daher ausgenommen werden.

aufgrund ihres Ausnahmecharakters im Vergleich zu regulären Flügen nicht immer planbar. Aufgrund der Art ihres Flugbetriebs können möglicherweise nicht immer die Verpflichtungen aus dieser Verordnung, die einen unnötigen Aufwand darstellen könnten, erfüllt werden. Im Hinblick auf gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten EU-Luftfahrtbinnenmarkt sollte diese Verordnung einen größtmöglichen Teil des von Flughäfen im Gebiet der **Union** abgehenden gewerblichen Flugverkehrs abdecken. Dabei sollten im Sinne eines den Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und Regionen der **Union** zugutekommenden Luftverkehrsnetzes dem Flugbetrieb an **sehr** kleinen Flughäfen keine übermäßigen Belastungen auferlegt werden. Deshalb sollte ein Schwellenwert für den jährlichen Passagierflug- und Luftfrachtverkehr festgelegt werden, bei dessen Unterschreitung Flughäfen nicht unter diese Verordnung fallen. **Aus demselben Grund, nämlich zur Wahrung der Konnektivität im Luftverkehr, sollten die auf kleinen Inseln oder in den – in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union angeführten – Gebieten in äußerster Randlage ansässigen Flugkraftstoffanbieter von den Verpflichtungen in Bezug auf nachhaltige Flugkraftstoffe ausgenommen werden.** Allerdings sollte der Anwendungsbereich der Verordnung – **bis 2050** – mindestens **94** % des gesamten von Flughäfen der Union abgehenden Verkehrs abdecken. Aus denselben Gründen sollte für solche Luftfahrzeugbetreiber ein Schwellenwert festgelegt werden, die nur sehr wenige Abflüge von Flughäfen im Gebiet der **Union** durchführen und daher ausgenommen werden. **Jeder Flughafen der Union oder jeder Luftfahrzeugbetreiber, der von solchen Flughäfen operiert, könnte sich jedoch jederzeit dafür entscheiden, von dieser Verordnung erfasst und entsprechend**

behandelt zu werden. In diesem Zusammenhang könnten die Flughäfen auf Inseln und in Gebieten in äußerster Randlage, die sich für die Anwendung dieser Verordnung entschieden haben, durch die Union dabei unterstützt werden, die erforderliche Infrastruktur für nachhaltige Flugkraftstoffe aufzubauen.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Die Entwicklung und der Einsatz nachhaltiger und kommerziell ausgereifter Flugkraftstoffe mit hohem **Nachhaltigkeits-,** Innovations- und Wachstumspotenzial sollten im Hinblick auf die Deckung des künftigen Bedarfs gefördert werden. Dies dürfte den Aufbau innovativer und wettbewerbsfähiger Kraftstoffmärkte unterstützen sowie kurz- und langfristig eine ausreichende Versorgung der Luftfahrt mit nachhaltigen Flugkraftstoffen sicherstellen. Gleichzeitig würde die Union in ihren Bemühungen unterstützt, ihre Dekarbonisierungsziele im Verkehrsbereich und ein hohes Umweltschutzniveau zu erreichen. **Förderfähig sollten daher nachhaltige Flugkraftstoffe sein, die aus den in Anhang IX Teile A und B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, sowie synthetische Flugkraftstoffe. Von großer Bedeutung sind insbesondere die aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellten nachhaltigen Flugkraftstoffe, da sie durch ihre derzeit kommerziell am weitesten ausgereifte Technologie bereits kurzfristig für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs eingesetzt werden können.**

Geänderter Text

(16) Die Entwicklung und der Einsatz nachhaltiger und kommerziell ausgereifter Flugkraftstoffe mit hohem Innovations- und Wachstumspotenzial sollten im Hinblick auf die Deckung des künftigen Bedarfs gefördert werden, **wobei den Kraftstoffen mit dem höchsten Nachhaltigkeitspotenzial Vorrang einzuräumen ist.** Dies dürfte den Aufbau innovativer und wettbewerbsfähiger Kraftstoffmärkte unterstützen sowie kurz- und langfristig eine ausreichende Versorgung der Luftfahrt mit nachhaltigen Flugkraftstoffen sicherstellen. Gleichzeitig würde die Union in ihren Bemühungen unterstützt, ihre Dekarbonisierungsziele im Verkehrsbereich und ein hohes Umweltschutzniveau zu erreichen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Die Entwicklung und Erzeugung nachhaltiger Flugkraftstoffe muss in den kommenden Jahren exponentiell gesteigert werden. Die Union und die Mitgliedstaaten sollten in Projekte zur Erforschung und Erzeugung nachhaltiger Flugkraftstoffe investieren, da sie eine Chance sowohl für die Umwelt als auch für die Industrie darstellen. Die Erzeugung nachhaltiger Flugkraftstoffe sollte schwerpunktmäßig innerhalb der Union erfolgen, weil dadurch in allen Mitgliedstaaten Chancen für die Industrie, den Arbeitsmarkt und die Forschung geschaffen werden.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18) Damit Akteure der Luftfahrt- und der Kraftstoffbranche **Sicherheit** hinsichtlich der Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe im Rahmen dieser Verordnung haben, braucht es einen einzigen, klaren und **robusten** Nachhaltigkeitsrahmen. Im Sinne der Kohärenz mit anderen einschlägigen Politikbereichen der EU sollte die Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe nach den in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001¹² festgelegten Nachhaltigkeitskriterien festgelegt werden.

(18) Damit Akteure der Luftfahrt- und der Kraftstoffbranche **Rechtssicherheit** hinsichtlich der Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe im Rahmen dieser Verordnung haben, braucht es einen einzigen, klaren, **robusten** und **dauerhaften** Nachhaltigkeitsrahmen. Im Sinne der Kohärenz mit anderen einschlägigen Politikbereichen der EU sollte die Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe nach den in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001¹² festgelegten Nachhaltigkeitskriterien festgelegt werden.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal->

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal->

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Mit der vorliegenden Verordnung sollte sichergestellt werden, dass im Wettbewerb unter Luftfahrzeugbetreibern im Hinblick auf den Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen Chancengleichheit herrscht. Um Verzerrungen auf dem Flugdienstemarkt zu vermeiden, sollten an allen unter diese Verordnung fallenden Flughäfen der Union gleiche Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen bereitgestellt werden. Wenngleich es dem Markt freisteht, größere Mengen an nachhaltigem Kraftstoff bereitzustellen und zu verwenden, sollte mit dieser Verordnung sichergestellt werden, dass für alle unter die Verordnung fallenden Flughäfen die gleichen Vorgaben für die Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe gelten. **Sie** ersetzt alle mittelbar oder unmittelbar auf nationaler oder regionaler Ebene festgelegten Anforderungen, die den Luftfahrzeugbetreibern oder Flugkraftstoffanbietern andere als die in dieser Verordnung festgelegten Vorgaben für den Markthochlauf oder die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe machen. Um einen klaren und berechenbaren Rechtsrahmen zu schaffen und dadurch die Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten und innovativsten Technologien mit Wachstumspotenzial in Hinblick auf den künftigen Bedarf zu fördern, sollten in dieser Verordnung Mindestanteile synthetischer Flugkraftstoffe festgelegt werden, die im Laufe der Zeit schrittweise angehoben werden. Die Festlegung einer

Geänderter Text

(19) Mit der vorliegenden Verordnung sollte sichergestellt werden, dass im Wettbewerb unter Luftfahrzeugbetreibern im Hinblick auf den Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen Chancengleichheit herrscht. Um Verzerrungen auf dem Flugdienstemarkt zu vermeiden, sollten an allen unter diese Verordnung fallenden Flughäfen der Union gleiche Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen bereitgestellt werden. Wenngleich es dem Markt freisteht, größere Mengen an nachhaltigem Kraftstoff bereitzustellen und zu verwenden, sollte mit dieser Verordnung sichergestellt werden, dass für alle unter die Verordnung fallenden Flughäfen die gleichen Vorgaben für die Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe gelten, **auch für die auf Inseln gelegenen, um der entscheidenden Bedeutung von Flugstrecken, die Inseln mit dem Festland verbinden, Rechnung zu tragen. Diese Verordnung** ersetzt alle mittelbar oder unmittelbar auf nationaler oder regionaler Ebene festgelegten Anforderungen, die den Luftfahrzeugbetreibern oder Flugkraftstoffanbietern andere als die in dieser Verordnung festgelegten Vorgaben für den Markthochlauf oder die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe machen. Um einen klaren und berechenbaren Rechtsrahmen zu schaffen und dadurch die Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten und innovativsten Technologien mit Wachstumspotenzial in Hinblick auf den künftigen Bedarf zu fördern, sollten in

speziell für synthetische Flugkraftstoffe geltenden Verpflichtung ist angesichts des erheblichen Dekarbonisierungspotenzials solcher Kraftstoffe und ihrer derzeitigen geschätzten Produktionskosten erforderlich. Synthetische Flugkraftstoffe, die aus Strom aus erneuerbaren Quellen und direkt aus der Luft gewonnenem Kohlenstoff erzeugt werden, können im Vergleich zu konventionellem Flugkraftstoff Emissionseinsparungen von bis zu 100 % erzielen. Auch haben sie erhebliche Vorteile im Vergleich zu anderen Arten nachhaltiger Flugkraftstoffe im Hinblick auf die Ressourceneffizienz (insbesondere den Wasserbedarf) des Produktionsprozesses. Die Produktionskosten synthetischer Flugkraftstoffe werden derzeit jedoch auf das Drei- bis Sechsfache des Marktpreises für konventionelle Flugkraftstoffe geschätzt. Daher sollten in dieser Verordnung Vorgaben speziell für diese Technologie festgelegt werden. ***Andere Arten synthetischer Kraftstoffe, wie kohlenstoffarme synthetische Kraftstoffe mit großem Treibhausgasminderungspotenzial könnten im Zuge künftiger Überarbeitungen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung aufgenommen werden, sofern diese Kraftstoffe in die Erneuerbare-Energien-Richtlinie aufgenommen werden.***

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) ***Flughäfen***, die unter diese Verordnung fallen, sollten sicherstellen, dass alle erforderlichen Infrastrukturen für die Lieferung, Lagerung und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe vorhanden sind, damit der Markthochlauf dieser

dieser Verordnung Mindestanteile synthetischer Flugkraftstoffe festgelegt werden, die im Laufe der Zeit schrittweise angehoben werden. Die Festlegung einer speziell für synthetische Flugkraftstoffe geltenden Verpflichtung ist angesichts des erheblichen Dekarbonisierungspotenzials solcher Kraftstoffe und ihrer derzeitigen geschätzten Produktionskosten erforderlich. Synthetische Flugkraftstoffe, die aus Strom aus erneuerbaren Quellen und direkt aus der Luft gewonnenem Kohlenstoff erzeugt werden, können im Vergleich zu konventionellem Flugkraftstoff Emissionseinsparungen von bis zu 100 % erzielen. Auch haben sie erhebliche Vorteile im Vergleich zu anderen Arten nachhaltiger Flugkraftstoffe im Hinblick auf die Ressourceneffizienz (insbesondere den Wasserbedarf) des Produktionsprozesses. Die Produktionskosten synthetischer Flugkraftstoffe werden derzeit jedoch auf das Drei- bis Sechsfache des Marktpreises für konventionelle Flugkraftstoffe geschätzt. Daher sollten in dieser Verordnung Vorgaben speziell für diese Technologie festgelegt werden.

Geänderter Text

(22) ***Die an der Kraftstoffversorgung Beteiligten***, die unter diese Verordnung fallen, sollten sicherstellen, dass alle erforderlichen Infrastrukturen für die Lieferung, Lagerung und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe vorhanden

Flugkraftstoffe nicht behindert wird. Erforderlichenfalls sollte die Agentur von **einem Flughafen** der Union verlangen können, Informationen darüber vorzulegen, welche Infrastrukturen Luftfahrzeugbetreibern zur Verfügung stehen, damit Vertrieb und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe nahtlos gewährleistet sind. Die Agentur sollte Flughäfen und Luftfahrtunternehmen als gemeinsame Anlaufstelle für den Fall dienen können, dass technische Klarstellungen in Bezug auf die Verfügbarkeit der Kraftstoffinfrastruktur erforderlich sind.

sind, damit der Markthochlauf dieser Flugkraftstoffe nicht behindert wird. **Diese Verpflichtung sollte die Bereitstellung einer elektrischen Ladeinfrastruktur und einer Infrastruktur zur Wasserstoffbetankung mit einer Kapazität beinhalten, die dem Markthochlauf von mit Strom oder erneuerbarem Wasserstoff angetriebenen Luftfahrzeugen angemessen ist.** Erforderlichenfalls sollte die Agentur von **den an der Kraftstoffversorgung Beteiligten an Flughäfen** der Union verlangen können, Informationen darüber vorzulegen, welche Infrastrukturen Luftfahrzeugbetreibern zur Verfügung stehen, damit Vertrieb und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe nahtlos gewährleistet sind. Die Agentur sollte Flughäfen und Luftfahrtunternehmen als gemeinsame Anlaufstelle für den Fall dienen können, dass technische Klarstellungen in Bezug auf die Verfügbarkeit der Kraftstoffinfrastruktur erforderlich sind.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22a) Die Versorgung vieler Flughäfen der Union mit Flugkraftstoff erfolgt hauptsächlich über Fernleitungen von Raffinerien oder Mischanlagen, in denen nachhaltige Flugkraftstoffe beigemischt werden müssen, um Sicherheits- und Nachhaltigkeitsvorgaben zu erfüllen. Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um Flugkraftstoffanbietern den ständigen und ununterbrochenen Zugang zur zivilen Infrastruktur für den Transport von Flugkraftstoffen zu ermöglichen, um sowohl konventionelle Flugkraftstoffe als auch Flugkraftstoffe mit Anteilen nachhaltiger Flugkraftstoffe zu liefern.

Die Belieferung der Flughäfen der Union mit nachhaltigen Flugkraftstoffen in zur Erfüllung der Bestimmungen von Anhang I ausreichenden Mengen mit anderen Mitteln wie etwa durch den Transport von den Raffinerien und Mischanlagen auf der Straße ist aus logistischen, praktischen und Kostengründen sowie in Anbetracht der CO₂-Strafe nicht machbar. Es wird unerlässlich sein, diese Pipelines zusätzlich zu den Pipelines im Besitz von Kraftstoffanbietern, sofern vorhanden, und bereits vorhandenen Bahnanlagen zu nutzen, um die gemäß dieser Verordnung erforderliche Mindestmenge an nachhaltigen Flugkraftstoffen zu liefern.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 26 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(26a) Diese Verordnung sollte mehr Transparenz in Bezug auf den ökologischen Fußabdruck des Luftverkehrs fördern. Den Nutzern von Luftverkehrsdiensten sollten Informationen über die Lebenszyklusemissionen von Flughäfen, Flughafendiensten und Flügen, einschließlich der Verwendung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe, zur Verfügung gestellt werden, damit sie fundierte Entscheidungen über ihren Verkehrsbedarf und die damit verbundenen Umweltauswirkungen treffen können.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(29) Die Sanktionen für Kraftstoffanbieter, die die in dieser Verordnung festgelegten Ziele nicht erreichen, sollten durch die Auflage ergänzt werden, den Markt mit den zur Einhaltung der Quote fehlenden Mengen im darauffolgenden Jahr zu beliefern.

(29) Die aus den Sanktionen erzielten Einnahmen sollten dazu verwendet werden, den Vertrieb und den Einsatz von nachhaltigen Flugkraftstoffen sowie die entsprechenden neuen Technologien im Luftfahrtsektor zu fördern und die Luftfahrzeugbetreiber bei der Erreichung ihrer Klima- und Umweltziele zu unterstützen. Zu diesem Zweck sollten diese Einnahmen dem Innovationsfonds gemäß Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG zugewiesen werden. Die Sanktionen für Kraftstoffanbieter, die die in dieser Verordnung festgelegten Ziele nicht erreichen, sollten durch die Auflage ergänzt werden, den Markt mit den zur Einhaltung der Quote fehlenden Mengen im darauffolgenden Jahr zu beliefern.

Änderungsantrag 24

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 31**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(31) Damit die Flugkraftstoffanbieter sowie die Flughäfen der Union und Luftfahrzeugbetreiber eine angemessene Vorlaufzeit haben, um die erforderlichen technologischen und logistischen Investitionen zu tätigen, sollte ein Übergangszeitraum von fünf Jahren vorgesehen werden. In dieser Phase kann als Ausgleich für einen geringeren Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe oder die geringere Verfügbarkeit von konventionellem Flugkraftstoff an anderen Flughäfen Flugkraftstoff mit einem höheren Anteil an nachhaltigem Flugkraftstoff verwendet werden.

entfällt

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 32 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(32a) Die allmähliche Einführung von Flugzeugen mit Elektroantrieb und der verstärkte Einsatz von Strom in der Luftfahrtbranche könnte künftig zu einem Engpass bei der Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen für diese Branche führen. Bewertet die Kommission zum Zeitpunkt der Überprüfung dieser Verordnung einen solchen Engpass, so könnte sie als Teil dieser Überprüfung vorschlagen, die Begriffsbestimmung von synthetischen Flugkraftstoffen entsprechend anzupassen.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Mit dieser Verordnung werden harmonisierte Vorschriften für den Markthochlauf und die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe ***unter anderem dadurch*** festgelegt, ***dass Flugkraftstoffanbieter verpflichtet werden, einen Anteil an nachhaltigem Flugkraftstoff bereitzustellen, während für Luftfahrzeugbetreiber eine Betankungsverpflichtung und für Flughäfen der Union die Verpflichtung zur Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur gelten wird.***

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

- „Flughafen der Union“ (***Union airport***): ein Flughafen im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹³, ***auf dem im Berichtszeitraum mehr als eine Million Fluggäste oder über 100 000 Tonnen Fracht befördert wurden und der sich nicht in einem in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union aufgeführten Gebiet in äußerster Randlage befindet;***

¹³ Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte.

Geänderter Text

- „Flughafen der Union“: ein ***ziviler*** Flughafen im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹³;

¹³ Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

- „Luftfahrzeugbetreiber“ (***aircraft operator***): eine Person, die im Berichtszeitraum mindestens ***729*** Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union durchgeführt hat, oder, wenn die Identität der Person unbekannt ist, der Eigentümer des Luftfahrzeugs;

Geänderter Text

- „Luftfahrzeugbetreiber“: eine Person, die im Berichtszeitraum mindestens ***52*** Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union durchgeführt hat, oder, wenn die Identität der Person unbekannt ist, der Eigentümer des Luftfahrzeugs;

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- „für die Verwaltung des Betriebs der Infrastruktur zuständige Einrichtung“: ein Flughafen der Union, Kraftstoffanbieter oder Dienstleister gemäß Artikel 2 Buchstabe g der Richtlinie 96/67/EG, der für die erforderlichen Infrastrukturen für die Lieferung, Lagerung und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe zuständig ist;

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- „Flug im gewerblichen Luftverkehr“ (*commercial air transport flight*): ein Flug, der zur entgeltlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post oder für den Betrieb von Geschäftsreisen durchgeführt wird;

- „Flug im gewerblichen Luftverkehr“: ein Flug, der zur entgeltlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post oder für den Betrieb von Geschäftsreisen *oder Vergnügungsflügen* durchgeführt wird;

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- „Vergnügungsflug“: die Nutzung von Fluggerät zu persönlichen oder Freizeitzwecken, die nicht mit einer geschäftlichen oder beruflichen Nutzung in Verbindung steht;

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- **„Kurzstreckenflug“: ein direkter oder indirekter Flug, bei dem die Entfernung zwischen dem ursprünglichen Abgangsflughafen und dem endgültigen Zielort weniger als 1 000 km Luftlinie beträgt;**

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 3 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- **„nachhaltige Alternative zu einem Kurzstreckenflug“: die Möglichkeit der Beförderung von Personen und Gütern mit nachhaltigeren öffentlichen Linienverkehrsmitteln zu einem Zielort, der mit einem Kurzstreckenflug bedient wird, in einer wettbewerbsfähigen Reisezeit;**

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 3 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- **„gewerbliche Luftfahrt“: der Betrieb oder die Nutzung von Fluggerät durch Unternehmen oder Einzelpersonen zur Beförderung von Fluggästen oder Gütern zum Zweck der Geschäftsabwicklung, wobei die Flüge im Allgemeinen nicht der Öffentlichkeit zugänglich sind und von Piloten durchgeführt werden, die mindestens eine gültige Berufsflugzeugführererlaubnis mit Instrumentenflugberechtigung besitzen;**

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 5

Vorschlag der Kommission

– „**Nachhaltiger** Flugkraftstoff“ (*sustainable aviation fuel, SAF*): **sogenannte Drop-in-Flugkraftstoffe**, bei denen es sich entweder um synthetische Flugkraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder um Biokraftstoffe handelt, die aus den in Anhang IX Teil B jener Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden und die Nachhaltigkeitskriterien sowie die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen nach Artikel 29 Absätze 2 bis 7 jener Richtlinie erfüllen und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind;

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Spiegelstrich 8

Vorschlag der Kommission

– „synthetische Flugkraftstoffe“ (*synthetic aviation fuels*): Kraftstoffe, 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 und die in der Luftfahrt verwendet werden;

Geänderter Text

– „**nachhaltiger** Flugkraftstoff“: **Flugkraftstoffe**, bei denen es sich entweder um synthetische Flugkraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder um Biokraftstoffe handelt, die aus den in Anhang IX Teil B jener Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden und die Nachhaltigkeitskriterien sowie die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen nach Artikel 29 Absätze 2 bis 7 jener Richtlinie erfüllen und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind;

Geänderter Text

– „synthetische Flugkraftstoffe“: Kraftstoffe, bei denen es sich um erneuerbare **flüssige oder gasförmige** Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001 **oder, unbeschadet des Artikels 14, Strom aus erneuerbaren Quellen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2018/2001** handelt und die in der Luftfahrt verwendet werden; **bei synthetischen Flugkraftstoffen, zu deren Herstellung Kohlenstoff benötigt wird, stammt dieser Kohlenstoff vorzugsweise aus der direkten Abscheidung aus der Luft;**

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Spiegelstrich 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- **„Strom aus erneuerbaren Energiequellen“ oder „Strom aus erneuerbaren Quellen“: aus erneuerbaren Energiequellen erzeugter Strom im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2018/2001;**

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Spiegelstrich 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- **„Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen“ oder „erneuerbarer Wasserstoff“: Wasserstoff, der mit Strom aus erneuerbaren Quellen oder aus flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen für den Verkehr nicht biogenen Ursprungs im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001 erzeugt wird;**

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Flugkraftstoffanbieter stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an **jedem** Flughafen der Union **zur Verfügung gestellt wird, einen Mindestanteil an nachhaltigem Flugkraftstoff enthält, einschließlich eines Mindestanteils an synthetischem** Flugkraftstoff entsprechend den in Anhang I festgelegten Werten und

(1) Vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029 stellen **die Flugkraftstoffanbieter** sicher, dass jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an **einem unter diese Verordnung fallenden** Flughafen der Union, **der nicht in einem Gebiet in äußerster Randlage gemäß Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

Anwendungszeitpunkten.

liegt, der im Berichtszeitraum ein Fluggastaufkommen von mehr als 700 000 Fluggästen oder ein Frachtaufkommen von mehr als 20 000 Tonnen aufwies, zur Verfügung gestellt wird, einen Mindestanteil an nachhaltigem Flugkraftstoff entsprechend den in Anhang I festgelegten Werten und Anwendungszeitpunkten enthält.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Unbeschadet der Anwendung des Artikels 14 stellen die Flugkraftstoffanbieter im Zeitraum vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2049 sicher, dass jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an jedem Flughafen der Union, der nicht in einem Gebiet in äußerster Randlage gemäß Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union liegt, der im Berichtszeitraum ein Fluggastaufkommen von mehr als 500 000 Fluggästen oder ein Frachtaufkommen von mehr als 20 000 Tonnen aufwies, zur Verfügung gestellt wird, einen Mindestanteil an nachhaltigem Flugkraftstoff enthält, einschließlich eines Mindestanteils an synthetischem Flugkraftstoff entsprechend den in Anhang I festgelegten Werten und Anwendungszeitpunkten.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 b (neu)

(1b) Unbeschadet der Anwendung von Artikel 14 stellen die Flugkraftstoffanbieter vom 1. Januar 2035 bis zum 31. Dezember 2049 sicher, dass jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an jedem unter diese Verordnung fallenden Flughafen der Union, der nicht in einem Gebiet in äußerster Randlage gemäß Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union liegt, der im Berichtszeitraum ein Fluggastaufkommen von mehr als 50 000 Fluggästen oder ein Frachtaufkommen von mehr als 10 000 Tonnen aufwies, zur Verfügung gestellt wird, einen Mindestanteil an nachhaltigem Flugkraftstoff, einschließlich eines Mindestanteils an synthetischem Flugkraftstoff, entsprechend den in Anhang I festgelegten Werten und Anwendungszeitpunkten enthält.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 c (neu)

(1c) Flughäfen im Gebiet der Union oder von Flughäfen der Union aus tätige Luftfahrzeugbetreiber, die nicht unter den Anwendungsbereich der Absätze 1 und 2 fallen, können bei der Kommission beantragen, als Flughafen der Union bzw. Luftfahrzeugbetreiber gemäß dieser Verordnung behandelt zu werden. Der betreffende Flughafen bzw. Luftfahrzeugbetreiber sollte die Agentur und die zuständigen Behörden entsprechend unterrichten.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Bis zum 1. Januar 2025 ergreifen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um Flugkraftstoffanbietern den ständigen und ununterbrochenen Zugang zur zivilen Infrastruktur für den Transport von Flugkraftstoffen zu ermöglichen, um alle Flughäfen der Union mit sowohl konventionellen Flugkraftstoffen als auch Flugkraftstoffen mit Anteilen nachhaltiger Flugkraftstoffe gemäß Anhang I zu beliefern.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

Verringerung der Nicht-CO₂- Auswirkungen von Düsenkraftstoffen

(1) Bis zum 1. Januar 2024 und danach alle drei Jahre unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht, in dem sie mögliche Pfade und die von Flugkraftstoffanbietern erzielten Fortschritte auf dem Weg zur Verringerung und letztendlichen Beseitigung von Aromaten und Schwefel in konventionellen Flugkraftstoffen bewertet.

(2) Gegebenenfalls fügt die Kommission ihren Berichten nach Absatz 1 Legislativvorschläge über die Verringerung und letztendliche Beseitigung des Gehalts an Aromaten und Schwefel in Flugkraftstoffen bei. Die

Berichte werden veröffentlicht.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 5a

Transparenz bei Kurzstreckenflügen

(1) Bis zum 1. Januar 2023 unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über vergleichende Faktoren zwischen Kurzstreckenflügen unter Berücksichtigung der verschiedenen Anteile nachhaltiger Flugkraftstoffe, und alternativen Linienverkehrsmitteln. Zu diesen Faktoren zählen mindestens die Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere die Treibhausgasemissionen je Fluggast und zurückgelegtem Kilometer, Lärm, Kosten, ein Lebenszyklusansatz, die wettbewerbsfähige Reisezeit sowie Konnektivität und Verfügbarkeit.

(2) Der Bericht nach Absatz 1 enthält insbesondere eine Liste aller Kurzstreckenflüge mit einer nachhaltigen Alternative, die im Vorjahr von jedem Flughafen der Union abgeflogen sind. Die Kommission legt für jeden Kurzstreckenflug mit einer nachhaltigen Alternative sowie für jede nachhaltige Alternative eine Schätzung der typischen Treibhausgasemissionen sowie der durchschnittlichen Dauer der Reise mit jedem Verkehrsträger vor. Bei dieser Liste muss beachtet werden, dass die Flugstrecken, die Flughäfen auf Inseln mit solchen auf dem Festland verbinden, für die Konnektivität der Bürgerinnen und Bürger auf Inseln und die Wirtschaft von Inseln von entscheidender Bedeutung

sind.

(3) *Die Kommission stellt sicher, dass sowohl der Bericht nach Absatz 1 als auch die Liste nach Absatz 2 online öffentlich zugänglich sind.*

(4) *Die Luftfahrzeugbetreiber versorgen ihre Kunden, bevor diese ihre Buchung vornehmen, mit Informationen über die Umweltauswirkungen und die Treibhausgasemissionen je Fluggast und zurückgelegtem Kilometer im Vergleich zu den nachhaltigen Alternativen zu dieser Buchung, sofern sie von der Kommission gemäß den Absätzen 1 und 2 und gemäß der Verordnung (EG) Nr. 80/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über einen Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates bereitgestellt worden sind.*

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Flughäfen der Union ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit Luftfahrzeugbetreiber Zugang zu Flugkraftstoffen haben, die nachhaltige Flugkraftstoffe zu den in Anhang I angegebenen Anteilen enthalten, und sorgen für die Infrastruktur, die für die Lieferung, Lagerung und Vertankung solcher Kraftstoffe erforderlich ist.

Geänderter Text

Die Flughäfen der Union **oder alle anderen für die Verwaltung des Betriebs der Infrastruktur zuständigen Einrichtungen** ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, damit Luftfahrzeugbetreiber Zugang zu **nachhaltigen** Flugkraftstoffen **gemäß Anhang I** haben, und sorgen für die Infrastruktur, die für die Lieferung, Lagerung und Vertankung solcher Kraftstoffe **sowie für die Stromversorgung sowie das Betanken bzw. Laden von Flugzeugen mit Wasserstoff und Strom gemäß [Artikel 13 der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe]** erforderlich ist.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Flughäfen der Union oder alle anderen für die Verwaltung des Betriebs der Infrastruktur zuständigen Einrichtungen stellen sicher, dass alle unter diese Verordnung fallenden Luftfahrzeugbetreiber, einschließlich kleiner Luftfahrzeugbetreiber, ihren Bedarf an nachhaltigen Flugkraftstoffen decken können.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Melden Luftfahrzeugbetreiber der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“), dass sie an einem bestimmten Flughafen der Union Schwierigkeiten beim Zugang zu Flugkraftstoffen mit Anteilen nachhaltiger Flugkraftstoffe haben, weil es an einer angemessenen Flughafeninfrastruktur fehlt, so **kann** die Agentur den Flughafen der Union **auffordern**, die zum Nachweis der Einhaltung von Absatz 1 erforderlichen Informationen vorzulegen. Der betreffende Flughafen der Union stellt die Informationen unverzüglich zur Verfügung.

Melden Luftfahrzeugbetreiber der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“), dass sie an einem bestimmten Flughafen der Union Schwierigkeiten beim Zugang zu Flugkraftstoffen mit Anteilen nachhaltiger Flugkraftstoffe haben, weil es an einer angemessenen Flughafeninfrastruktur fehlt, so **fordert** die Agentur den Flughafen der Union **oder jede andere für die Verwaltung des Betriebs der Infrastruktur zuständige Einrichtung unverzüglich auf**, die zum Nachweis der Einhaltung von Absatz 1 erforderlichen Informationen vorzulegen. Der betreffende Flughafen der Union **bzw. die betreffende Einrichtung** stellt die Informationen unverzüglich zur Verfügung.

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Agentur bewertet die erhaltenen Informationen und unterrichtet die Kommission, wenn **diese** den Schluss zulassen, dass **der Flughafen der Union seinen** Verpflichtungen nicht nachkommt. Die Flughäfen der Union müssen die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die fehlende Flughafeninfrastruktur zu identifizieren und um den Mangel innerhalb von **fünf** Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung **oder nach dem Jahr, in dem sie eine der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Schwellenwerte überschreiten**, zu beheben.

Geänderter Text

Die Agentur bewertet die erhaltenen Informationen und unterrichtet die Kommission, wenn **die Informationen** den Schluss zulassen, dass **die für die Verwaltung des Betriebs der Infrastruktur zuständige Einrichtung ihren** Verpflichtungen nicht nachkommt. **Ist dies der Fall, verhängt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats im Einklang mit Artikel 11 ein Bußgeld gegen diese Einrichtung.**

Die Flughäfen der Union **gemäß Artikel 4 Absatz 1** müssen die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die fehlende **geeignete** Flughafeninfrastruktur zu identifizieren und um den Mangel innerhalb von **zwei** Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung zu beheben. **Die Flughäfen der Union gemäß Artikel 4 Absatz 2 müssen die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die fehlende geeignete Flughafeninfrastruktur zu identifizieren und um den Mangel bis zum 1. Januar 2028 zu beheben. Die Flughäfen der Union gemäß Artikel 4 Absatz 3 müssen die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die fehlende geeignete Flughafeninfrastruktur zu identifizieren und um den Mangel bis zum 1. Januar 2033 zu beheben.**

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe c a (neu)

ca) den prozentualen Anteil jeder Art nachhaltigen Flugkraftstoffs, der in jeder Charge konventionellen Flugkraftstoffs enthalten ist, die sie an jeden Flughafen der Union liefern.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die für die Durchsetzung der Anwendung dieser Verordnung und für die Verhängung von Bußgeldern gegen Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen der Union **und** Kraftstoffanbieter zuständig sind. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten benennen die zuständigen Behörden, die für die Durchsetzung der Anwendung dieser Verordnung und für die Verhängung von Bußgeldern gegen Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen der Union, Kraftstoffanbieter **und andere für die Verwaltung des Betriebs der Infrastruktur zuständige Einrichtungen** zuständig sind. Die Mitgliedstaaten unterrichten hiervon die Kommission.

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

(7) Die Mitgliedstaaten verfügen über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene, um zu gewährleisten, dass die Verpflichtungen erfüllt und die Bußgelder eingezogen werden. Die Mitgliedstaaten überweisen den über diese Bußgelder eingenommenen Betrag als Beitrag **zur Aufstockung der EU-Garantie im Rahmen der Investitionsfazilität „InvestEU“ für den grünen Wandel.**

Geänderter Text

(7) Die Mitgliedstaaten verfügen über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene, um zu gewährleisten, dass die Verpflichtungen erfüllt und die Bußgelder eingezogen werden. Die Mitgliedstaaten überweisen den über diese Bußgelder eingenommenen Betrag als Beitrag **zum Fonds gemäß Artikel 11a.**

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Bereitstellung der Einnahmen aus den Sanktionen zur Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe

- (1) Die aus den Sanktionen gemäß Artikel 11 Absatz 1 erzielten Einnahmen werden der Förderung von Vorhaben zugewiesen, die auf die rasche Markteinführung nachhaltiger Flugkraftstoffe im Luftfahrtsektor abzielen, damit zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und der Freisetzung anderer Schadstoffe im Luftfahrtsektor beigetragen wird.*
- (2) Die Vorhaben, die mit den Einnahmen aus den Sanktionen gemäß Absatz 1 finanziert werden, stehen mit den Zielen dieser Verordnung im Einklang und fördern insbesondere die Entwicklung, Erprobung und Markteinführung innovativer Luftfahrttechnologien, denen das Potenzial erheblicher Emissionsenkungen innewohnt, wie etwa von mit Strom oder Wasserstoff angetriebenen Flugzeugen, den Aufbau der erforderlichen SAF-Infrastruktur auf Flughäfen auf Inseln und in Gebieten in äußerster Randlage, die sich dafür entschieden haben, gemäß dieser Verordnung als Flughäfen der Union behandelt zu werden, und die Wiedereingliederung, Umschulung und Weiterbildung von Arbeitnehmern, und zwar im Wege eines hochwertigen sozialen Dialogs mit den Sozialpartnern und mit einem besonderen Schwerpunkt auf Frauen, um deren Eingliederung in die Luftfahrtindustrie und die damit*

zusammenhängenden Wirtschaftszweige voranzubringen.

(3) Die aus den Sanktionen erzielten Einnahmen gemäß Absatz 1 werden dem in Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG genannten Innovationsfonds zugewiesen.

(4) Alle Informationen über die finanzierten Vorhaben gemäß Absatz 2 und alle weiteren einschlägigen Informationen über die Herkunft der Einnahmen aus den Sanktionen werden in einem gesonderten Bereich der Website des in Absatz 3 genannten Fonds zeitnah für die Öffentlichkeit verfügbar gemacht.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) *der* Stand der Einhaltung der Verpflichtungen nach Artikel 6 durch die Flughäfen,

Geänderter Text

d) *den* Stand der Einhaltung der Verpflichtungen nach Artikel 6 durch die *an der Kraftstoffversorgung an* Flughäfen *der Union Beteiligten*,

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

f) Ursprung und Merkmale aller nachhaltigen Flugkraftstoffe, die von Luftfahrzeugbetreibern zur Verwendung auf Flügen von Flughäfen der Union gekauft wurden.

Geänderter Text

f) Ursprung und Merkmale *sowie Umwandlungstechnik* aller nachhaltigen Flugkraftstoffe, die von Luftfahrzeugbetreibern zur Verwendung auf Flügen von Flughäfen der Union gekauft wurden.

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 13

Übergangsfrist

Abweichend von Artikel 4 kann ein Flugkraftstoffanbieter vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029 für jeden Berichtszeitraum für den in Anhang I aufgeführten Mindestanteil nachhaltigen Flugkraftstoffs einen gewichteten Durchschnittswert des von ihm in dem betreffenden Berichtszeitraum insgesamt an den Flughäfen der Union bereitgestellten Flugkraftstoffs ansetzen.

entfällt

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bis zum 1. Januar 2028 und danach alle fünf Jahre *legen* die *Kommissionsdienststellen* dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die *Entwicklung des Flugkraftstoffmarkts und dessen Auswirkungen auf den Luftfahrtbinnenmarkt der Union vor, unter anderem über die mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf andere Energiequellen und andere Arten synthetischer Kraftstoffe gemäß der Richtlinie über erneuerbare Energien, über die mögliche Überarbeitung der Mindestanteile in Artikel 4 und Anhang I sowie über die Höhe der Bußgelder. Der Bericht muss, soweit verfügbar, Informationen über die Entwicklung eines potenziellen Strategierahmens für*

*(1) Bis zum 1. Januar 2027 und danach alle fünf Jahre **legt** die **Kommission** dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die **Bewertung** dieser Verordnung **sowie gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge zur Änderung dieser Verordnung vor. Die Kommission fügt etwaigen weiteren Gesetzgebungsvorschlägen eine Folgenabschätzung bei, in der unter anderem ein etwaiger Ausgleich der Kosten des Vorschlags bewertet wird. Der Bericht wird veröffentlicht.***

den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene *enthalten*. *Der Bericht muss zudem Angaben über technologische Fortschritte im Bereich Forschung und Innovation in der Luftfahrtbranche, die für nachhaltige Flugkraftstoffe relevant sind, auch im Hinblick auf die Verringerung der Nicht-CO₂-Emissionen enthalten. In dem Bericht können Überlegungen dazu angestellt werden, ob diese Verordnung geändert werden sollte, und gegebenenfalls Optionen für Änderungen im Einklang mit einem potenziellen Strategierahmen für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene dargelegt werden.*

(2) Der in Absatz 1 genannte Bericht umfasst insbesondere Angaben zu:

a) der Entwicklung von Luftfahrttechnologien und des Kraftstoffmarkts, insbesondere zu der Entwicklung von SAF und ihren Auswirkungen auf den Luftfahrtbinnenmarkt der Union, einschließlich einer Bewertung der Auswirkungen dieser Verordnung auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrtunternehmen und Flughäfen und der potenziellen Verlagerung von CO₂-Emissionen, zu den Flugstrecken zwischen Inseln und dem Kontinent, den sozialen Auswirkungen sowie dem damit einhergehenden Beschäftigungs- und Ausbildungsbedarf;

b) der Entwicklung der Luftverkehrstätigkeiten einschließlich der Flugkraftstoffe hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen und auf Nicht-CO₂-Emissionen, auf den Klimawandel sowie auf die Luftqualität in der Umgebung von Flughäfen;

c) einer etwaigen Überarbeitung der Bestimmung des Begriffs „synthetische Flugkraftstoffe“ in Artikel 3 Nummer 8 mit Blick auf die Energiequellen, die zur

Erzeugung von Strom genutzt werden;

d) der etwaigen Überprüfung der Größe der Flughäfen, der Ausnahmeregelungen und der Mindestanteile in Artikel 4 Absätze 2 und 3 und in Anhang I auf der Grundlage der Entwicklung des Kraftstoffmarkts, der Markteinführung geeigneter und kommerzieller nachhaltiger Flugkraftstoffe, der Forschung und technologischen Entwicklung sowie der Lage des Luftfahrtsektors, um den grünen Wandel zu erleichtern und die Klimaziele zu erreichen;

e) der etwaigen Überprüfung der Höhe der Bußgelder gemäß Artikel 11.

(3) Der Bericht gemäß Absatz 1 muss außerdem Informationen über Folgendes enthalten:

a) die Entwicklung eines potenziellen Strategierahmens für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene;

b) die technologischen Fortschritte im Bereich Forschung und Innovation in der Luftfahrtbranche, die für diese Verordnung relevant sind, auch im Hinblick auf die Entwicklung von mit Strom und/oder Wasserstoff angetriebenen Flugzeugen und auf die Verringerung der Auswirkungen des Luftfahrtsektors auf CO₂- und auf Nicht-CO₂-Emissionen, einschließlich Maßnahmen zur Kraftstoffeffizienz und zum gesamten Kraftstoffverbrauch, im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris;

c) die Entwicklung eines potenziellen Kennzeichnungssystems der Union für die Umweltleistung des Luftverkehrssektors einschließlich des gewerblichen Luftverkehrs;

d) die Verwendung der aus den Sanktionen gemäß Artikel 11 und Artikel 11a erzielten Einnahmen durch

die Mitgliedstaaten.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Anhang I (*Volumenanteile*)

Anhang I (*Energieanteile*)

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) Ab dem 1. Januar 2025 ein
Mindestanteil von 2 % SAF.

(a) Ab dem 1. Januar 2025 ein
Mindestanteil von 2 % SAF, **der sich
folgendermaßen zusammensetzt:**

**i) mindestens 0,04 % synthetische
Flugkraftstoffe**

**ii) höchstens 0,6 Mio. t
fortschrittliche Biokraftstoffe**

**iii) höchstens 0,33 Mio. t
Biokraftstoffe, die aus den in Anhang IX
Teil B der Erneuerbare-Energien-
Richtlinie aufgeführten Rohstoffen
hergestellt werden.**

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) Ab dem 1. Januar 2030 ein
Mindestvolumenanteil von 5 % SAF,
**davon mindestens 0,7 % synthetische
Flugkraftstoffe.**

(b) Ab dem 1. Januar 2030 ein
Mindestanteil von 8 % SAF, **der sich
folgendermaßen zusammensetzt:**

i) mindestens 2 % synthetische

Flugkraftstoffe

ii) **höchstens 2,5 Mio. t
fortschrittliche Biokraftstoffe**

iii) **höchstens 0,33 Mio. t
Biokraftstoffe, die aus den in Anhang IX
Teil B der Erneuerbare-Energien-
Richtlinie aufgeführten Rohstoffen
hergestellt werden.**

Änderungsantrag 61

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Buchstabe c**

Vorschlag der Kommission

(c) Ab dem 1. Januar 2035 ein
**Mindestvolumenanteil von 20 % SAF,
davon mindestens 5 % synthetische
Flugkraftstoffe.**

Geänderter Text

(c) Ab dem 1. Januar 2035 ein
**Mindestanteil von 27 % SAF, der sich
folgendermaßen zusammensetzt:**

i) **mindestens 16 % synthetische
Flugkraftstoffe**

ii) **höchstens 4,9 Mio. t
fortschrittliche Biokraftstoffe**

iii) **höchstens 0,33 Mio. t
Biokraftstoffe, die aus den in Anhang IX
Teil B der Erneuerbare-Energien-
Richtlinie aufgeführten Rohstoffen
hergestellt werden.**

Änderungsantrag 62

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Buchstabe d**

Vorschlag der Kommission

(d) Ab dem 1. Januar 2040 ein
**Mindestvolumenanteil von 32 % SAF,
davon mindestens 8 % synthetische
Flugkraftstoffe.**

Geänderter Text

(d) Ab dem 1. Januar 2040 ein
**Mindestanteil von 51 % SAF, der sich
folgendermaßen zusammensetzt:**

i) **ein Mindestanteil an synthetischen
Flugkraftstoffen**

- ii) *höchstens 5,7 Mio. t fortschrittliche Biokraftstoffe*
- iii) *höchstens 0,33 Mio. t Biokraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teil B der Erneuerbare-Energien-Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden.*

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

(e) Ab dem 1. Januar 2045 ein **Mindestvolumenanteil von 38 % SAF, davon mindestens 11 % synthetische Flugkraftstoffe.**

Geänderter Text

(e) Ab dem 1. Januar 2045 ein **Mindestanteil von 63 % SAF, der sich folgendermaßen zusammensetzt:**

- i) *ein Mindestanteil an synthetischen Flugkraftstoffen*
- ii) *höchstens 5,8 Mio. t fortschrittliche Biokraftstoffe*
- iii) *höchstens 0,33 Mio. t Biokraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teil B der Erneuerbare-Energien-Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden.*

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

(f) Ab dem 1. Januar 2050 **ein Mindestvolumenanteil von 63 % SAF, davon mindestens 28 % synthetische Flugkraftstoffe.**

Geänderter Text

(f) **Die Flugkraftstoffanbieter stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an jedem Flughafen der Union gemäß Artikel 4 Absatz 3 zur Verfügung gestellt wird, ab dem 1. Januar 2050 ausschließlich aus nachhaltigem Flugkraftstoff besteht.**

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(fa) Die Gesamtmenge dieses SAF besteht aus synthetischen Flugkraftstoffen und aus höchstens 5,8 Mio. t fortschrittlichen Biokraftstoffen und höchstens 0,33 Mio. t Biokraftstoffen, die aus den in Anhang IX Teil B der Erneuerbare-Energien-Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden.

ANLAGE: LISTE DER EINRICHTUNGEN BZW. PERSONEN, VON DENEN DIE VERFASSERIN BEITRÄGE ERHALTEN HAT

Die folgende Liste wurde auf rein freiwilliger Basis unter der ausschließlichen Verantwortung der Verfasserin der Stellungnahme erstellt. Die Verfasserin der Stellungnahme hat bei der Vorbereitung des Berichts bis zu dessen Annahme im Ausschuss Informationen von folgenden Einrichtungen oder Personen erhalten:

Einrichtungen in alphabetischer Reihenfolge
ClonBio
easyJet
ePure
EWABA
Safran
Shell
Transport & Environment

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Gleiche Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 13.9.2021
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 13.9.2021
Assoziierte Ausschüsse - Datum der Bekanntgabe im Plenum	11.11.2021
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Jutta Paulus 30.9.2021
Ersetzte(r) Verfasser(in) der Stellungnahme	François Alfonsi
Prüfung im Ausschuss	2.2.2022
Datum der Annahme	20.4.2022
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 42 -: 6 0: 28
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyra, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

42	+
NI	Clara Ponsatí Obiols
PPE	Cristian-Silviu Buşoi
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Ivo Hristov, Eva Kaili, Lukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienäb, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

6	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegrud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross

28	0
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Thierry Mariani, Joëlle Mélin, Isabella Tovaglieri
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spyrali, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Gleiche Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr		
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)		
Datum der Übermittlung an das EP	15.7.2021		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 13.9.2021		
Mitberatende Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 13.9.2021	ITRE 13.9.2021	
Assoziierte Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 11.11.2021	ITRE 11.11.2021	
Berichterstatte(r)(in/innen) Datum der Benennung	Søren Gade 29.10.2021		
Prüfung im Ausschuss	1.12.2021	3.3.2022	19.4.2022
Datum der Annahme	27.6.2022		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: –: 0:	25 6 3	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Søren Gade, Elsi Katainen, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, João Pimenta Lopes, Rovana Plumb, Massimiliano Salini, Vera Tax, Lucia Vuolo		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Ignazio Corrao, Clare Daly, Andor Deli, Markus Ferber, Tomasz Frankowski, Ljudmila Novak, Andreas Schieder		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 209 Abs. 7)	Matteo Adinolfi, Hildegard Bentele, Vlad-Marius Botoș, Paolo De Castro, Peter Kofod, Moritz Körner, Siegfried Mureșan, Tomasz Piotr Poręba, Sara Skytvedal, Isabella Tovaglieri, Angelika Winzig, Elena Yoncheva		
Datum der Einreichung	28.6.2022		

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

25	+
ID	Matteo Adinolfi, Peter Kofod, Isabella Tovaglieri
PPE	Hildegard Bentele, Karolin Braunsberger-Reinhold, Markus Ferber, Tomasz Frankowski, Cláudia Monteiro de Aguiar, Siegfried Mureşan, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Sara Skytvedal, Lucia Vuolo, Angelika Winzig
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Vlad-Marius Botoş, Søren Gade, Elsi Katainen, Moritz Körner, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen
S&D	Paolo De Castro, Rovana Plumb, Andreas Schieder, Elena Yoncheva

6	-
THE LEFT	Clare Daly, João Pimenta Lopes
VERTS/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg

3	0
ECR	Tomasz Piotr Poręba
NI	Andor Deli
S&D	Vera Tax

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung