Torsdag den 7. juli 2022

P9_TA(2022)0297

Bæredygtige flybrændstoffer (ReFuelEU-luftfartsinitiativet) ***I

Ændringer vedtaget af Europa-Parlamentet den 7. juli 2022 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (COM(2021)0561 — C9-0332/2021 — 2021/0205(COD)) [1]

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

(2023/C 47/34)

Ændring 1

Forslag til forordning

Betragtning 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
(1) I de seneste årtier har lufttransport spillet en afgørende rolle i Unionens økonomi og i EU-borgernes dagligdag, og den har været en af de mest dynamiske sektorer i Unionens økonomi, som har klaret sig bedst. Den har været en stærk drivkraft for økonomisk vækst, jobskabelse, handel og turisme samt transportforbindelser og mobilitet for både virksomheder og borgere, navnlig på Unionens indre marked for luftfart. Væksten i lufttransportydelser har bidraget mærkbart til at forbedre transportforbindelserne i Unionen og til tredjelande, og den har været en betydelig drivkraft for Unionens økonomi.	(1) I de seneste årtier har lufttransport spillet en afgørende rolle i Unionens økonomi og i EU-borgernes dagligdag, og den har været en af de mest dynamiske sektorer i Unionens økonomi, som har klaret sig bedst. Den har været en stærk drivkraft for økonomisk vækst, jobskabelse, handel og turisme samt transportforbindelser og mobilitet for både virksomheder og borgere ***og har ligeledes været en af de vigtigste konnektorer mellem regionerne i den yderste periferi og fastlandet***, navnlig på Unionens indre marked for luftfart. Væksten i lufttransportydelser har bidraget mærkbart til at forbedre transportforbindelserne***, fremme samhørighed og reducere de regionale forskelle*** i Unionen***, navnlig for randområder, regioner i den yderste periferi, tyndtbefolkede områder og ø-regioner,*** og til tredjelande, og den har været en betydelig drivkraft for Unionens økonomi.

[1] Sagen blev henvist til fornyet behandling i det kompetente udvalg med henblik på interinstitutionelle forhandlinger, jf. forretningsordenens artikel 59, stk. 4, fjerde afsnit (A9-0199/2022).

Ændring 2

Forslag til forordning

Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
(2) ***Fra*** 2020 har lufttransportsektoren været en af de sektorer, der har været hårdest ramt af covid-19-krisen. ***Med en afslutning af pandemien inden for synsvidde*** forventes ***det***, at lufttrafikken gradvist vil blive genoptaget i de kommende år og vende tilbage til niveauet før krisen. Samtidig er emissionerne fra sektoren steget siden 1990, og tendensen til stigende emissioner kan vende tilbage, når pandemien er overvundet. Det er derfor ***nødvendigt*** at forberede sig på fremtiden og foretage de nødvendige tilpasninger for at sikre ***et*** velfungerende ***lufttransportmarked***, der bidrager til at nå Unionens klimamål med et højt niveau af konnektivitet og sikkerhed.	(2) ***Unionen har fastsat retlige forpligtelser i henhold til forordning (EU) 2021/1119 om at opnå klimaneutralitet senest i 2050 og om at opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne på mindst 55 % sammenlignet med 1990 inden 2030. For at opnå dette skal alle økonomiske sektorer, herunder transportsektoren, tage hurtige skridt til dekarbonisering. For så vidt angår luftfartssektoren kræver dette en kraftig stigning i produktionen, forsyningen og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer. Fra*** 2020 har lufttransportsektoren været en af de sektorer, der har været hårdest ramt af covid-19-krisen. ***Det*** forventes, at lufttrafikken gradvist vil blive genoptaget i de kommende år og vende tilbage til niveauet før krisen. ***Organisationen for International Civil Luftfart anslår, at passagertransport i Europa vil stige med op til 3 % om året frem til 2050, og at godstransport i Europa vil stige med 2,4 % om året.*** Samtidig er emissionerne fra sektoren steget siden 1990, og tendensen til stigende emissioner kan ***hurtigt*** vende tilbage, når pandemien er overvundet. Det er derfor ***afgørende*** at forberede sig på fremtiden og foretage de nødvendige tilpasninger for at sikre ***en*** velfungerende ***lufttransportsektor***, der bidrager til at nå Unionens klimamål ***fuldt ud*** med et højt niveau af konnektivitet***, økonomisk overkommelighed*** og sikkerhed.

Ændring 3

Forslag til forordning

Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
(3) Den måde, hvorpå Unionens luftfartssektor fungerer, afgøres af dens grænseoverskridende karakter i hele Unionen og af dens globale dimension. Det indre marked for luftfart er en af de mest integrerede sektorer i Unionen, der er omfattet af ensartede regler om markedsadgang og driftsbetingelser. ***Den*** eksterne lufttransportpolitik er omfattet af regler, der er fastsat på globalt plan inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO), og af omfattende multilaterale eller bilaterale aftaler mellem Unionen eller dens medlemsstater og tredjelande.	(3) Den måde, hvorpå Unionens luftfartssektor fungerer, afgøres af dens grænseoverskridende karakter i hele Unionen og af dens globale dimension. Det indre marked for luftfart er en af de mest integrerede sektorer i Unionen, der er omfattet af ensartede regler om markedsadgang og driftsbetingelser. ***Unionens*** eksterne lufttransportpolitik er omfattet af regler, der er fastsat på globalt plan inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO), og af omfattende multilaterale eller bilaterale aftaler mellem Unionen eller dens medlemsstater og tredjelande. ***Det er derfor vigtigt, at Unionen fortsætter sine bestræbelser på internationalt, multilateralt og bilateralt niveau for at fremme et højt ambitions- og konvergensniveau i relation til udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer, samtidig med at der sikres lige konkurrencevilkår på internationalt niveau.***

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 4

Forslag til forordning

Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
(4) Lufttransportmarkedet er udsat for stærk konkurrence mellem økonomiske aktører ***i*** og ***uden for*** Unionen, for hvilke det er absolut nødvendigt med lige konkurrencevilkår. Stabiliteten og velstanden på lufttransportmarkedet og for dets økonomiske aktører afhænger af klare og harmoniserede politiske rammer, hvor luftfartøjsoperatører, lufthavne og andre aktører i sektoren kan drive virksomhed på grundlag af lige muligheder. Hvis der forekommer markedsforvridninger, ***kan de stille*** luftfartøjsoperatører eller lufthavne ugunstigt i forhold til interne eller eksterne konkurrenter. Dette kan igen føre til tab af konkurrenceevne for lufttransportsektoren og tab af konnektivitet for borgere og virksomheder.	(4) Lufttransportmarkedet er udsat for stærk konkurrence mellem økonomiske aktører ***på globalt plan*** og ***i hele*** Unionen, for hvilke det er absolut nødvendigt med lige konkurrencevilkår. Stabiliteten og velstanden på lufttransportmarkedet og for dets økonomiske aktører afhænger af klare og harmoniserede politiske rammer, hvor luftfartøjsoperatører, lufthavne og andre aktører i sektoren kan drive virksomhed på grundlag af lige ***regler og*** muligheder***, hvilket fører til en dynamisk sektor og til jobmuligheder. Interne flyvninger i Unionen er for størstedelens vedkommende en del af globale ruter på et globalt marked. Det samme gør sig gældende for ruter til og fra destinationer uden for Unionen via europæiske lufthavne***. Hvis der forekommer markedsforvridninger, ***er der en risiko for, at*** luftfartøjsoperatører eller lufthavne ***kan blive stillet*** ugunstigt i forhold til interne eller eksterne konkurrenter. Dette kan igen føre til tab af konkurrenceevne for lufttransportsektoren***, bringe lufttransportvirksomheder*** og ***-arbejdspladser i fare og medføre*** tab af konnektivitet ***og transportmuligheder*** for borgere og virksomheder.

Ændring 5

Forslag til forordning

Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
(5) Det er navnlig vigtigt at sikre lige konkurrencevilkår på tværs af Unionens lufttransportmarked for så vidt angår flybrændstof, som tegner sig for en betydelig andel af luftfartøjsoperatørernes omkostninger. Udsving i brændstofpriserne kan påvirke luftfartøjsoperatørernes økonomiske resultater betydeligt og påvirke konkurrencen på markedet negativt. Hvis der er forskelle i priserne på flybrændstof mellem lufthavne i Unionen eller mellem lufthavne i og uden for Unionen, kan dette få luftfartøjsoperatører til at basere deres optankningsstrategier på økonomiske hensyn. Brændstoftankering øger flyets brændstofforbrug og resulterer i unødvendige drivhusgasemissioner. Luftfartøjsoperatørers brændstoftankering undergraver derfor Unionens bestræbelser på at beskytte miljøet. Nogle luftfartøjsoperatører kan udnytte gunstige flybrændstofpriser i deres hjemmebase som en konkurrencefordel i forhold til andre luftfartøjsselskaber, der driver lignende ruter. Dette kan have skadelige virkninger for sektorens konkurrenceevne og være til skade for luftfartsforbindelserne. Ved denne forordning bør der fastsættes foranstaltninger, der kan hindre sådan praksis for at undgå unødvendige miljøskader samt for at genoprette og bevare betingelserne for retfærdig konkurrence på lufttransportmarkedet.	(5) Det er navnlig vigtigt at sikre lige konkurrencevilkår på tværs af Unionens lufttransportmarked for så vidt angår flybrændstof, som tegner sig for en betydelig andel af luftfartøjsoperatørernes omkostninger. Udsving i brændstofpriserne kan påvirke luftfartøjsoperatørernes økonomiske resultater betydeligt og påvirke konkurrencen på markedet negativt ***og gøre luftfartssektoren mindre attraktiv og som følge heraf også reducere mobiliteten, idet høje brændstofpriser omsættes direkte til høje slutforbrugerpriser***. Hvis der er forskelle i priserne på flybrændstof mellem lufthavne i Unionen eller mellem lufthavne i og uden for Unionen, kan dette få luftfartøjsoperatører til at basere deres optankningsstrategier på økonomiske hensyn. Brændstoftankering øger flyets brændstofforbrug og resulterer i unødvendige drivhusgasemissioner. Luftfartøjsoperatørers brændstoftankering ***af økonomiske årsager*** undergraver derfor Unionens bestræbelser på at beskytte miljøet. Nogle luftfartøjsoperatører kan udnytte gunstige flybrændstofpriser i deres hjemmebase som en konkurrencefordel i forhold til andre luftfartøjsselskaber, der driver lignende ruter. Dette kan have skadelige virkninger for sektorens konkurrenceevne***, føre til markedsforvridninger*** og være til skade for luftfartsforbindelserne. Ved denne forordning bør der fastsættes foranstaltninger, der kan hindre sådan praksis for at undgå unødvendige miljøskader samt for at genoprette og bevare betingelserne for retfærdig konkurrence på lufttransportmarkedet. ***Nærværende forordning bør ikke desto mindre også tage hensyn til, at brændstoftankering nogle gange forekommer med henblik på at overholde brændstofsikkerhedsregler og i så fald er berettiget af sikkerhedsmæssige årsager. Brændstoftankering kan endvidere være konsekvensen af specifikke driftsmæssige vanskeligheder for nogle luftfartøjsoperatører i visse lufthavne, bl.a. for så vidt angår uforholdsmæssig lang turnaround-tid for luftfartøjer eller reduceret lufthavnskapacitet i perioder med spidsbelastning. Kommissionen bør derfor nøje overvåge, evaluere og analysere tilfælde af brændstoftankering og deres underliggende årsager og, såfremt det er relevant, fremsætte lovgivningsmæssige forslag med sigte på at ændre denne forordning.***

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 6

Forslag til forordning

Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændring*
(6) Et af den fælles transportpolitiks centrale mål er bæredygtig udvikling. Dette kræver en integreret fremgangsmåde, der har til formål at sikre, at Unionens transportsystemer fungerer effektivt, og at beskytte miljøet. En bæredygtig udvikling af lufttransporten kræver, at der indføres foranstaltninger, som har til formål at reducere CO_2-emissionerne fra luftfartøjer, der flyver fra EU-lufthavne. Sådanne foranstaltninger bør bidrage til at opfylde Unionens klimamål senest i 2030 og 2050.	(6) Et af den fælles transportpolitiks centrale mål er bæredygtig udvikling. Dette kræver en integreret fremgangsmåde, der har til formål at sikre, at Unionens transportsystemer fungerer effektivt, ***at sikre, at arbejdsmarkedslovgivningen og den sociale lovgivning overholdes,*** og at beskytte miljøet. En bæredygtig udvikling af lufttransporten kræver, at der indføres foranstaltninger, ***herunder økonomiske instrumenter,*** som har til formål at reducere CO_2-emissionerne fra luftfartøjer, der flyver fra EU-lufthavne***, og at udvikle et marked for produktionen og forsyningen af bæredygtige flybrændstoffer***. Sådanne foranstaltninger bør bidrage til at opfylde Unionens klimamål senest i 2030 og 2050.

Ændring 7

Forslag til forordning

Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændring*
(7) I meddelelsen om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet ([10]), som Kommissionen vedtog i december 2020, udstikkes en handlingsvej for, hvordan EU's transportsystem kan opnå sin grønne og digitale omstilling og blive mere modstandsdygtigt. Dekarboniseringen af lufttransportsektoren er en nødvendig og udfordrende proces, især på kort sigt. De teknologiske fremskridt, der er gjort inden for europæiske og nationale programmer for forskning og innovation inden for luftfart, har bidraget til betydelige emissionsreduktioner i de seneste årtier. Den globale vækst i lufttrafikken har imidlertid overhalet sektorens emissionsreduktioner. Nye teknologier forventes at kunne hjælpe med at reducere kortdistanceluftfartens afhængighed af fossil energi i de kommende årtier, men bæredygtige flybrændstoffer er ***den eneste*** løsning, der kan sikre betydelig dekarbonisering af alle flyveafstande, ***allerede på kort*** sigt. Dette potentiale er imidlertid stort set uudnyttet på nuværende tidspunkt.	(7) I meddelelsen om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet ([10]), som Kommissionen vedtog i december 2020, udstikkes en handlingsvej for, hvordan EU's transportsystem kan opnå sin grønne og digitale omstilling og blive mere modstandsdygtigt. Dekarboniseringen af lufttransportsektoren er en nødvendig og udfordrende proces, især på kort sigt. De teknologiske fremskridt, der er gjort inden for europæiske og nationale programmer for forskning og innovation inden for luftfart, ***og et stærkt engagement fra industriens side*** har bidraget til betydelige emissionsreduktioner i de seneste årtier. Den globale vækst i lufttrafikken har imidlertid overhalet sektorens emissionsreduktioner. Nye teknologier***, herunder udviklingen af kulstofneutrale elektriske eller brintdrevne luftfartøjer,*** forventes at kunne hjælpe med at reducere kortdistanceluftfartens afhængighed af fossil energi i de kommende årtier ***og kan spille en vigtig rolle inden for kommerciel luftfart på mellemlang og lang sigt***, men bæredygtige flybrændstoffer er ***en lovende*** løsning, der kan sikre betydelig dekarbonisering af alle flyveafstande ***på både kort***, ***mellemlang og lang*** sigt. Dette potentiale er imidlertid stort set uudnyttet på nuværende tidspunkt ***og kræver støtte over tid til den yderligere udvikling og udrulning af bæredygtige flybrændstoffer og til forskning i nye flymotorer og -teknologier***.

([10]) Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020)0789), 9.12.2020.

([10]) Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020)0789), 9.12.2020.

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 8

Forslag til forordning

Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(7a) Det overordnede princip om energieffektivitet først bør gennemføres i alle sektorer, også uden for energisystemet, for at inkludere transportsektoren, herunder luftfart. Det bør navnlig være indbygget i politiske, planlægningsmæssige og investeringsmæssige beslutninger, der er relateret til udrulningen af mere energieffektive motorer og bæredygtige alternative brændstoffer og teknologier, herunder for så vidt angår den hurtige udvikling af fly, som drives af vedvarende elektricitet eller grøn brint.

Ændring 9

Forslag til forordning

Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændring*
(8) Bæredygtige flybrændstoffer er flydende drop-in-brændstoffer, som er fuldt substituerbare med konventionelt flybrændstof og kan bruges i eksisterende flymotorer. Flere produktionsveje for bæredygtige flybrændstoffer er blevet certificeret på globalt plan til brug inden for civil eller militær luftfart. Bæredygtige flybrændstoffer er teknologisk set klar til at spille en vigtig rolle i indsatsen for at reducere emissionerne fra lufttransport allerede på meget kort sigt. De forventes at udgøre en stor del af flybrændstofmikset på mellemlang og lang sigt. Med støtte fra hensigtsmæssige internationale brændstofstandarder kan bæredygtige flybrændstoffer bidrage til at sænke det aromatiske indhold i det endelige brændstof, der anvendes af en operatør, og dermed bidrage til at reducere andre emissioner end CO_2-emissioner. Andre ***alternativer til fremdrift af fly***, f.eks. elektricitet eller ***flydende*** brint, forventes progressivt at bidrage til dekarboniseringen af lufttransporten, dvs. i første omgang af kortdistanceflyvninger.	(8) Bæredygtige flybrændstoffer er ***flybrændstoffer, der omfatter*** flydende drop-in-brændstoffer, som er fuldt substituerbare med konventionelt flybrændstof og kan bruges i eksisterende flymotorer***, samt brint og elektricitet***. Flere produktionsveje for bæredygtige flybrændstoffer er blevet certificeret på globalt plan til brug inden for civil eller militær luftfart. Bæredygtige flybrændstoffer er teknologisk set klar til at spille en vigtig rolle i indsatsen for at reducere emissionerne fra lufttransport allerede på meget kort sigt. De forventes at udgøre en stor del af flybrændstofmikset på mellemlang og lang sigt. Med støtte fra hensigtsmæssige internationale brændstofstandarder ***og EASA's hjælp til udformning af disse standarder*** kan bæredygtige flybrændstoffer bidrage til at sænke det aromatiske indhold i det endelige brændstof, der anvendes af en operatør, og dermed bidrage til at reducere andre emissioner end CO_2-emissioner. Andre ***bæredygtige flybrændstoffer***, f.eks. elektricitet eller brint, ***er meget lovende teknologier og*** forventes progressivt at bidrage til dekarboniseringen af lufttransporten, dvs. i første omgang af kortdistanceflyvninger. ***Denne forordning vil sikre en yderligere fremskyndelse af den videnskabelige udvikling og udbredelsen af disse teknologier samt den hertil knyttede kommercielle innovation ved at gøre det muligt for økonomiske aktører at overveje disse teknologier i forbindelse med mandatet til iblanding af bæredygtige flybrændstoffer som anført i denne forordning, efterhånden som disse teknologier modnes og markedsføres. Dette vil desuden øge sikkerheden og forudsigeligheden på markedet og fungere som et incitament for de nødvendige investeringer i disse nye teknologier.***

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 10

Forslag til forordning

Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændring*
(9) Den gradvise indførelse af bæredygtige flybrændstoffer på lufttransportsmarkedet vil medføre ekstra brændstofomkostninger for luftfartsselskaberne, da sådanne brændstofteknologier i øjeblikket er dyrere at producere end konventionelt flybrændstof. Dette forventes at forværre de allerede eksisterende problemer med lige konkurrencevilkår på lufttransportmarkedet for så vidt angår flybrændstof og at forårsage yderligere markedsforvridninger blandt luftfartøjsoperatører og lufthavne. Denne forordning bør omfatte foranstaltninger, som kan medvirke til at forhindre, at indførelsen af bæredygtige flybrændstoffer påvirker luftfartssektorens konkurrenceevne negativt, ved at fastlægge harmoniserede krav i hele Unionen.	(9) Den gradvise indførelse af bæredygtige flybrændstoffer på lufttransportsmarkedet vil medføre ekstra brændstofomkostninger for luftfartsselskaberne, da sådanne brændstofteknologier i øjeblikket er dyrere at producere end konventionelt flybrændstof. Dette forventes at forværre de allerede eksisterende problemer med lige konkurrencevilkår på lufttransportmarkedet for så vidt angår flybrændstof og at forårsage yderligere markedsforvridninger blandt luftfartøjsoperatører og lufthavne***, herunder også i forbindelse med gennemførelsen af CORSIA- og ETS-emissionsordningerne***. Denne forordning bør omfatte foranstaltninger, som kan medvirke til at forhindre, at indførelsen af bæredygtige flybrændstoffer påvirker luftfartssektorens konkurrenceevne negativt, ved at fastlægge harmoniserede krav i hele Unionen***, herunder fælles definitioner og fastsættelse af fælles mål på EU-niveau***.

Ændring 11

Forslag til forordning

Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændring*
(10) På globalt plan reguleres bæredygtige flybrændstoffer inden for rammerne af ICAO***. ICAO fastsætter navnlig*** detaljerede krav til bæredygtighed, sporbarhed og opgørelse af bæredygtige flybrændstoffer, der anvendes på flyvninger, som er omfattet af ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA). Der er fastsat incitamenter i CORSIA, og bæredygtige flybrændstoffer anses for en integreret del af arbejdet med gennemførligheden af et langsigtet mål for international luftfart, men der findes i øjeblikket ingen obligatorisk ordning for anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer på internationale flyvninger. Omfattende multilaterale eller bilaterale lufttransportaftaler mellem Unionen eller medlemsstaterne og tredjelande omfatter generelt bestemmelser om miljøbeskyttelse. På nuværende tidspunkt indeholder sådanne bestemmelser ***imidlertid*** ikke bindende krav om anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer for de kontraherende parter.	(10) På globalt plan reguleres ***og defineres*** bæredygtige flybrændstoffer inden for rammerne af ICAO***, hvor landene aftaler*** detaljerede krav til bæredygtighed, sporbarhed og opgørelse af ***certificerede produktionsveje for*** bæredygtige flybrændstoffer, der anvendes på flyvninger, som er omfattet af ordningen for CO2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA). Der er fastsat incitamenter i CORSIA, og bæredygtige flybrændstoffer anses for en integreret del af arbejdet med gennemførligheden af et langsigtet mål for international luftfart, men der findes i øjeblikket ingen obligatorisk ordning for anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer på internationale flyvninger. Omfattende multilaterale eller bilaterale lufttransportaftaler mellem Unionen eller medlemsstaterne og tredjelande omfatter generelt bestemmelser om miljøbeskyttelse. På nuværende tidspunkt indeholder sådanne bestemmelser ikke bindende krav om anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer for de kontraherende parter

Ændring 12

Forslag til forordning

Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(10a) For at forhindre konkurrenceforvridninger på det internationale marked for luftfart, som kan føre til tab af trafikstrømme, der går gennem EU-lufthavne, og til kulstoflækager, og med henblik på at skabe et globalt marked for bæredygtige flybrændstoffer bør Unionens eksterne luftfartspolitik tage den globale føring i overgangen til at anvende bæredygtige brændstoffer, deltage i internationale forhandlinger om at harmonisere definitioner af og standarder for bæredygtige flybrændstoffer og fremme international konvergens i relation til regler om produktion, udbredelse og påfyldning af bæredygtige flybrændstoffer. Det er derfor vigtigt, at Unionen fortsætter sine bestræbelser inden for rammerne af ICAO og stræber efter at etablere et ambitiøst globalt system, der fremmer et globalt marked for bæredygtige flybrændstoffer og sikrer lige konkurrencevilkår på internationalt niveau. Kommissionen og medlemsstaterne bør derfor slå til lyd for, at der på ICAO's generalforsamling straks indledes forhandlinger om en ambitiøs global politikramme på ICAO-niveau for udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer. Når en sådan global politikramme er blevet vedtaget, bør Kommissionen sikre, at bestemmelserne i nærværende forordning er kompatible og i overensstemmelse med samt komplementerer den globale ramme og de internationale standarder og derved sikre en sammenhængende gennemførelse og lige konkurrencevilkår på internationalt niveau. Kommissionen og medlemsstaterne bør sigte mod at sikre, at omfattende multilaterale og bilaterale aftaler om lufttransport og lufttransporttjenester indeholder tilsvarende bindende bestemmelser om et blandingsmandat for udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer. Kommissionen bør endvidere regelmæssigt vurdere, om bestemmelserne i nærværende forordning har en negativ i indvirkning på, hvordan det indre marked for luftfart fungerer, sektorens konkurrenceevne, de internationale konkurrencevilkår for luftfartsselskaber og lufthavnsknudepunkter og eventuelle omlægninger af rejser, der fører til kulstoflækage, og bør, hvis det er relevant, fremlægge foranstaltninger til at imødegå disse negative virkninger.

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 13

Forslag til forordning

Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændring*
(12) Der skal derfor fastsættes ensartede regler for det indre marked for luftfart for at supplere direktiv (EU) 2018/2001, og dets overordnede skal nås ved at imødekomme de specifikke behov og krav, der gør sig gældende for EU's indre marked for luftfart. Denne forordning har navnlig til formål at undgå en fragmentering af ***luftfartsmarkedet***, forhindre eventuelle konkurrenceforvridninger mellem økonomiske aktører eller luftfartøjsoperatørers urimelige omkostningsundgåelse i forbindelse med optankning.	(12) Der skal derfor fastsættes ensartede regler for det indre marked for luftfart for at supplere direktiv (EU) 2018/2001, og dets overordnede ***mål*** skal nås ved at imødekomme de specifikke behov og krav, der gør sig gældende for EU's indre marked for luftfart***, og ved at fremme bæredygtige brændstoffer inden for luftfarten***. Denne forordning har navnlig til formål at undgå en fragmentering af ***Unionens luftfartsmarked***, forhindre eventuelle konkurrenceforvridninger mellem økonomiske aktører eller luftfartøjsoperatørers urimelige omkostningsundgåelse i forbindelse med optankning ***og fremme innovation og produktion i Unionen. Der er behov for målrettet støtte og finansiering fra EU-plan og nationalt plan og for at tilskynde til offentlige og private partnerskaber med henblik på at fremskynde udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer.***

Ændring 14

Forslag til forordning

Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændring*
(15) Denne forordning bør ***finde anvendelse på luftfartøjer i civil luftfart, der udfører erhvervsmæssige lufttransportflyvninger. Forordningen bør*** ikke finde anvendelse på luftfartøjer ***som f.eks. militærfly og luftfartøjer***, der anvendes til humanitære formål, eftersøgning ***og*** redning, katastrofehjælp eller lægehjælp ***samt told-***, ***politi- og brandslukningsoperationer. Flyvninger, der gennemføres under sådanne omstændigheder, er af ekstraordinær karakter og kan derfor ikke altid planlægges på samme måde som regelmæssige flyvninger. Som følge af arten af deres aktiviteter kan de muligvis ikke altid opfylde forpligtelserne i henhold til denne forordning, da det kan indebære en unødvendig byrde.*** For at sikre lige konkurrencevilkår på EU's indre marked for luftfart ***bør denne forordning dække*** den ***størst mulige andel af*** den erhvervsmæssige lufttrafik, der drives fra lufthavne	(15) Denne forordning bør ikke finde anvendelse på luftfartøjer, der anvendes til humanitære formål, eftersøgning, redning, katastrofehjælp eller lægehjælp, ***eftersom*** flyvninger, der gennemføres under sådanne omstændigheder, er af ekstraordinær karakter og derfor ikke altid ***kan*** planlægges på samme måde som regelmæssige flyvninger. ***Som følge af arten af deres aktiviteter kan de muligvis ikke altid opfylde forpligtelserne i henhold til denne forordning, da det kan indebære en unødvendig byrde. Denne forordning bør finde anvendelse på luftfartøjer i civil luftfart, der udfører erhvervsmæssige lufttransportflyvninger. Forordningen bør ikke finde anvendelse på militærfly og luftfartøjer, der anvendes til told-, politi- og brandslukningsoperationer.*** For at sikre lige konkurrencevilkår på EU's indre marked for luftfart ***og for at tilgodese udviklingen af markedet for bæredygtige***

Kommissionens forslag	*Ændring*
beliggende på EU's område. Med henblik på at sikre luftfartsforbindelser til gavn for EU's borgere, virksomheder og regioner ***er*** det ***samtidig vigtigt*** at undgå at pålægge lufttransportaktiviteter i små lufthavne unødige byrder***. Der bør fastsættes en tærskel for den årlige passagerlufttrafik og luftfragttrafik, under hvilken lufthavne ikke er omfattet af denne forordning; anvendelsesområdet for forordningen bør imidlertid dække mindst 95 % af den samlede trafik, der afgår fra lufthavne i Unionen. Af samme årsager bør der fastsættes en tærskel med henblik på at fritage luftfartøjsoperatører, der tegner sig for et meget lavt antal afgange fra lufthavne på EU's område.***	***flybrændstoffer og*** den ***nødvendige infrastruktur for bæredygtige flybrændstoffer i hele EU bør den dække al*** den erhvervsmæssige lufttrafik, der drives fra lufthavne beliggende på EU's område. Med henblik på at sikre luftfartsforbindelser til gavn for EU's borgere, virksomheder og regioner***, sørge for den fornødne fleksibilitet, der gør*** det ***muligt for brændstofleverandører*** at ***levere og for luftfartsselskaber at påfylde bæredygtige flybrændstoffer så omkostningseffektivt som muligt, og*** undgå at pålægge lufttransportaktiviteter i små lufthavne unødige byrder ***bør*** der ***oprettes*** en ***fleksibilitetsmekanisme, herunder såkaldte book & claim-elementer, i en overgangsperiode. Efter den pågældende overgangsperiode bør de i denne forordning fastsatte krav finde ensartet anvendelse på lang sigt på alle lufthavne i Unionen og på alle kommercielle luftfartøjsoperatører, der letter eller lander i en EU-lufthavn, med henblik på at undgå uberettigede konkurrenceforvridninger i det indre marked.***

Ændring 15

Forslag til forordning

Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(15a) Det er afgørende, at mindre forbundne europæiske regioner, som f.eks. øområder og regioner i den yderste periferi, der ofte er afhængige af luftfart som deres eneste forbindelsesmåde, ikke berøres i uforholdsmæssig grad af de forpligtelser, der følger af denne forordning, og at disse regioners adgang til basale varer og tjenesteydelser sikres. Der bør med henblik på at hjælpe med at beskytte luftforbindelsen for regioner med færre alternative transportmuligheder rettes opmærksomhed mod de eventuelle virkninger af bestemmelserne i denne forordning for så vidt angår økonomisk overkommelighed, konkurrenceevne og potentielle prisstigninger på flyruter, der forbinder afsidesliggende regioner og andre områder i Unionen.

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 16

Forslag til forordning

Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(16a) Det er afgørende, at puljen af støtteberettigede bæredygtige råprodukter er så inklusiv som muligt for at maksimere potentialet for at øge produktionen af bæredygtige flybrændstoffer til overkommelige priser. Listen over råprodukter, der er støtteberettigede i henhold til denne forordning, bør ikke være statisk, men med tiden udvikle sig til at omfatte nye bæredygtige råprodukter. Med henblik herpå bør Kommissionen i overensstemmelse med artikel 28, stk. 6, i direktiv (EU) 2018/2001 mindst hvert andet år revidere listen over råprodukter i bilag IX, del A og B, med henblik på at tilføje nye råprodukter. Nye råprodukter, der opføres i bilag IX, bør være direkte støtteberettigede til produktion af bæredygtige flybrændstoffer i henhold til denne forordning.

Ændring 17

Forslag til forordning

Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændring*
(17) Af hensyn til bæredygtigheden bør fødevare- og foderbaserede brændstoffer ikke være omfattet. Indirekte ændringer i arealanvendelsen forekommer navnlig, når dyrkning af afgrøder til biobrændstoffer fortrænger den traditionelle produktion af afgrøder til fødevare- og foderbrug. Et sådant yderligere behov øger presset på arealerne og kan føre til, at landbrugsarealer udvides ind på arealer med stort kulstoflager såsom skove, vådområder og tørvebundsarealer, hvilket giver anledning til betænkeligheder med hensyn til yderligere drivhusgasemissioner og tab af berørt biodiversitet. Forskning har vist, at virkningens omfang afhænger af en række faktorer, herunder typen af råprodukter, der anvendes til brændstofproduktion, størrelsen af den yderligere efterspørgsel efter råprodukter, der udløses af anvendelsen af biobrændstoffer, og i hvilken udstrækning arealer med stort kulstoflager er beskyttet globalt. De største risici for indirekte ændringer i arealanvendelsen er blevet udpeget for biobrændstoffer, dvs. brændstoffer produceret af råprodukter, for hvilke der er konstateret en betydelig udvidelse af produktionsområdet ind på arealer med stort kulstoflager. Fødevare- og foderbaserede brændstoffer bør derfor ikke fremmes. Denne tilgang er i overensstemmelse med Unionens politik, navnlig direktiv (EU) 2018/2001,	(17) Af hensyn til bæredygtigheden bør fødevare- og foderbaserede brændstoffer***, herunder biobrændstoffer, der er forbundet med stor risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen, såsom biobrændstoffer fremstillet af palmeolie,*** ikke være omfattet. Indirekte ændringer i arealanvendelsen forekommer navnlig, når dyrkning af afgrøder til biobrændstoffer fortrænger den traditionelle produktion af afgrøder til fødevare- og foderbrug. Et sådant yderligere behov øger presset på arealerne og kan føre til, at landbrugsarealer udvides ind på arealer med stort kulstoflager såsom skove, vådområder og tørvebundsarealer, hvilket giver anledning til betænkeligheder med hensyn til yderligere drivhusgasemissioner og tab af berørt biodiversitet. Forskning har vist, at virkningens omfang afhænger af en række faktorer, herunder typen af råprodukter, der anvendes til brændstofproduktion, størrelsen af den yderligere efterspørgsel efter råprodukter, der udløses af anvendelsen af biobrændstoffer, og i hvilken udstrækning arealer med stort kulstoflager er beskyttet globalt. De største risici for indirekte ændringer i arealanvendelsen er blevet udpeget for biobrændstoffer, dvs. brændstoffer produceret af råprodukter, for hvilke der er konstateret en betydelig udvidelse af produktionsområdet ind på arealer med stort kulstoflager.

Kommissionens forslag	*Ændring*
som indeholder begrænsninger og et loft for anvendelsen af sådanne biobrændstoffer i vej- og jernbanetransportsektoren i betragtning af deres lavere miljømæssige fordele, lavere ydeevne med hensyn til drivhusgasreduktionspotentiale og bredere bæredygtighedsproblemer. Ud over de drivhusgasemissioner, der er forbundet med indirekte ændringer i arealanvendelsen — som kan modvirke nogle eller alle drivhusgasbesparelser fra individuelle biobrændstoffer — udgør indirekte ændringer i arealanvendelsen også en risiko for biodiversiteten. Denne risiko er særlig alvorlig i forbindelse med en potentielt stor udvidelse af produktionen som følge af en betydelig stigning i efterspørgslen. Der er i øjeblikket en ubetydelig efterspørgsel efter biobrændstoffer baseret på fødevare- og foderafgrøder i luftfartssektoren, da mere end 99 % af de flybrændstoffer, der anvendes i dag, er af fossil oprindelse. Derfor bør det undgås at skabe en potentielt stor efterspørgsel efter biobrændstoffer baseret på fødevare- og foderafgrøder ved at fremme deres anvendelse i henhold til denne forordning. Med udelukkelsen af afgrødebaserede brændstoffer fra at komme i betragtning i henhold til denne forordning minimeres også risikoen for at bremse dekarboniseringen af vejtransportsektoren, som ellers kunne opstå, hvis afgrødebaserede biobrændstoffer flyttes fra vejsektoren til luftfartssektoren. Det er vigtigt at minimere en sådan flytning, da vejtransporten stadig er langt den mest forurenende transportsektor.	Fødevare- og foderbaserede brændstoffer bør derfor ikke fremmes. Denne tilgang er i overensstemmelse med Unionens politik, navnlig direktiv (EU) 2018/2001, som indeholder begrænsninger og et loft for anvendelsen af sådanne biobrændstoffer i vej- og jernbanetransportsektoren i betragtning af deres lavere miljømæssige fordele, lavere ydeevne med hensyn til drivhusgasreduktionspotentiale og bredere bæredygtighedsproblemer. Ud over de drivhusgasemissioner, der er forbundet med indirekte ændringer i arealanvendelsen — som kan modvirke nogle eller alle drivhusgasbesparelser fra individuelle biobrændstoffer — udgør indirekte ændringer i arealanvendelsen også en risiko for biodiversiteten. Denne risiko er særlig alvorlig i forbindelse med en potentielt stor udvidelse af produktionen som følge af en betydelig stigning i efterspørgslen. Der er i øjeblikket en ubetydelig efterspørgsel efter biobrændstoffer baseret på fødevare- og foderafgrøder i luftfartssektoren, da mere end 99 % af de flybrændstoffer, der anvendes i dag, er af fossil oprindelse. Derfor bør det undgås at skabe en potentielt stor efterspørgsel efter biobrændstoffer baseret på fødevare- og foderafgrøder ved at fremme deres anvendelse i henhold til denne forordning. Med udelukkelsen af afgrødebaserede brændstoffer fra at komme i betragtning i henhold til denne forordning minimeres også risikoen for at bremse dekarboniseringen af vejtransportsektoren, som ellers kunne opstå, hvis afgrødebaserede biobrændstoffer flyttes fra vejsektoren til luftfartssektoren. Det er vigtigt at minimere en sådan flytning, da vejtransporten stadig er langt den mest forurenende transportsektor.

Ændring 18

Forslag til forordning

Betragtning 17 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(17a) Præcise og korrekte oplysninger om bæredygtige flybrændstoffers egenskaber har afgørende betydning for, at nærværende forordning fungerer efter hensigten. Brændstofleverandører er med henblik på at fremme forbrugertillid og sikre gennemsigtighed og sporbarhed ansvarlige for at tilvejebringe korrekte oplysninger for så vidt angår det leverede brændstofs egenskaber, brændstoffets bæredygtighedsegenskaber og oprindelsen af de råvarer, der er anvendt til at producere brændstoffet. Disse oplysninger indberettes i Unionens database, som er oprettet i henhold til artikel 28 i direktiv (EU) 2018/2001 (direktivet om fremme af vedvarende energi). Brændstofleverandører, som har vist sig at have afgivet vildledende eller unøjagtige oplysninger om egenskaberne eller oprindelsen af de brændstoffer, de leverer, bør pålægges en sanktion. Medlemsstaterne skal sikre, at brændstofleverandørerne angiver rettidige og nøjagtige oplysninger i Unionens database, og at oplysningerne er verificerede og reviderede. Med henblik på at bekæmpe eventuelt svig og idet en væsentlig del af de råvarer, der skal bruges til at producere bæredygtige flybrændstoffer, stammer fra lande uden for Unionen, er medlemsstaterne nødt til i samarbejde med de relevante europæiske organer at styrke kontrolmekanismen for forsendelser, bl.a. ved at foretage inspektioner på stedet. Kommissionen vil i den forbindelse offentliggøre en gennemførelsesforordning om bæredygtighedscertificering i overensstemmelse med artikel 30, stk. 8, i direktiv (EU) 2018/2001 med henblik på yderligere at harmonisere og styrke reglerne for pålidelighed, gennemsigtighed og uafhængig revision samt for samarbejde mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder i forbindelse med revisionstilsyn.

Ændring 19

Forslag til forordning

Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændring*
(18) Der er behov for en fælles, klar og robust bæredygtighedsramme for at give aktørerne i luftfarts- og brændstofindustrien ***vished for***, at denne forordning også finder anvendelse på bæredygtige flybrændstoffer. For at sikre sammenhæng med andre relaterede EU-politikker bør bæredygtige flybrændstoffers støtteberettigelse fastlægges i overensstemmelse med de bæredygtighedskriterier, der er fastsat i artikel 29 i direktiv 2018/2001 ([12]).	(18) Der er behov for en fælles, klar og robust bæredygtighedsramme for at give aktørerne i luftfarts- og brændstofindustrien ***retssikkerhed og kontinuitet, så de ved***, at denne forordning også finder anvendelse på bæredygtige flybrændstoffer. For at sikre sammenhæng med andre relaterede EU-politikker bør bæredygtige flybrændstoffers støtteberettigelse fastlægges i overensstemmelse med de bæredygtighedskriterier, der er fastsat i artikel 29 i direktiv ***(EU)*** 2018/2001 ([12]).
([12]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=da.	([12]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=da.

Ændring 20

Forslag til forordning

Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændring*
(19) Denne forordning bør sigte mod at sikre, at luftfartøjsoperatører kan konkurrere på grundlag af lige muligheder for så vidt angår adgang til bæredygtige flybrændstoffer. For at undgå forvridninger på markedet for luftfartstjenester bør alle EU-lufthavne, der er omfattet af denne forordning, forsynes med ensartede minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer. Mens markedet frit kan levere og anvende større mængder bæredygtigt brændstof, bør det ved denne forordning sikres, at de obligatoriske minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer er de samme for alle de omfattede lufthavne. Derved ***tilsidesættes*** krav, der er fastsat direkte eller indirekte på nationalt eller regionalt plan, og som pålægger luftfartøjsoperatører eller flybrændstofleverandører at anvende eller levere bæredygtige flybrændstoffer med andre mål end dem, der er fastsat i henhold til denne forordning. Med henblik på at skabe en klar og forudsigelig retlig ramme og derved tilskynde markedet til at udvikle og udbrede de mest bæredygtige og innovative brændstofteknologier, som har vækstpotentiale til at opfylde de fremtidige behov, bør der ved denne forordning fastsættes gradvist stigende minimumsandele af syntetiske flybrændstoffer over tid. Det er nødvendigt at fastsætte en særlig delforpligtelse vedrørende syntetiske	(19) Denne forordning bør sigte mod at sikre, at luftfartøjsoperatører kan konkurrere på grundlag af lige muligheder for så vidt angår adgang til bæredygtige flybrændstoffer. For at undgå forvridninger på markedet for luftfartstjenester bør alle EU-lufthavne, der er omfattet af denne forordning, forsynes med ensartede minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer. Mens markedet frit kan levere og anvende større mængder bæredygtigt brændstof, bør det ved denne forordning sikres, at de obligatoriske minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer er de samme for alle de omfattede lufthavne. ***Tilgængeligheden af råvarer og produktionskapaciteten for bæredygtigt flybrændstof er ikke ubegrænset. I en situation, hvor nogle medlemsstater påtager sig samlet set større forpligtelser med hensyn til bæredygtige flybrændstoffer på nationalt niveau end andre, vil konkurrencen om råvarer med andre transport- og energisektorer blive intensiveret, og dette kan medføre forsyningsknaphed i andre regioner. Dette vil underminere de muligheder, som luftfartøjsoperatører i disse regioner har for at dekarbonisere, og i urimelig grad øge disse luftfartøjsoperatørers overholdelsesomkostninger, navnlig med hensyn til EU ETS, hvilket vil resultere***

Kommissionens forslag	*Ændring*
flybrændstoffer på grund af disse brændstoffers betydelige dekarboniseringspotentiale og i betragtning af deres nuværende anslåede produktionsomkostninger. Hvis de syntetiske brændstoffer produceres af elektricitet fra vedvarende energikilder og kulstof, der opsamles direkte fra luften, kan de potentielle emissionsbesparelser nå op på 100 % sammenlignet med konventionelt flybrændstof. De har også betydelige fordele sammenlignet med andre typer bæredygtige flybrændstoffer for så vidt angår ressourceeffektivitet (navnlig vandbehov) i produktionsprocessen. Produktionsomkostningerne for syntetiske flybrændstoffer anslås imidlertid i øjeblikket at være tre til seks gange højere end markedsprisen på konventionelt flybrændstof. Der bør derfor fastsættes en særlig delforpligtelse for denne teknologi i denne forordning. Det kan overvejes at medtage andre typer syntetiske brændstoffer, f.eks. kulstoffattige syntetiske brændstoffer, der opnår store drivhusgasreduktioner, i anvendelsesområdet for denne forordning i forbindelse med fremtidige revisioner, når sådanne brændstoffer bliver defineret i direktivet om vedvarende energi.	***i markedsforvridninger og en samlet konkurrencemæssig ulempe. Der bør derfor fastsættes fælles mål på EU-niveau for den samlede produktion og for udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer.*** Derved ***tilsidesætter denne forordning*** krav, der er fastsat direkte eller indirekte på nationalt eller regionalt plan, og som pålægger luftfartøjsoperatører eller flybrændstofleverandører at anvende eller levere bæredygtige flybrændstoffer med andre mål end dem, der er fastsat i henhold til denne forordning. Med henblik på at skabe en klar og forudsigelig retlig ramme og derved tilskynde markedet til at udvikle og udbrede de mest bæredygtige og innovative brændstofteknologier, som har vækstpotentiale til at opfylde de fremtidige behov, bør der ved denne forordning fastsættes gradvist stigende minimumsandele af syntetiske flybrændstoffer over tid. Det er nødvendigt at fastsætte en særlig delforpligtelse vedrørende syntetiske flybrændstoffer på grund af disse brændstoffers betydelige dekarboniseringspotentiale og i betragtning af deres nuværende anslåede produktionsomkostninger. Hvis de syntetiske brændstoffer produceres af elektricitet fra vedvarende energikilder og kulstof, der opsamles direkte fra luften, kan de potentielle emissionsbesparelser nå op på 100 % sammenlignet med konventionelt flybrændstof. De har også betydelige fordele sammenlignet med andre typer bæredygtige flybrændstoffer for så vidt angår ressourceeffektivitet (navnlig vandbehov) i produktionsprocessen. Produktionsomkostningerne for syntetiske flybrændstoffer anslås imidlertid i øjeblikket at være tre til seks gange højere end markedsprisen på konventionelt flybrændstof. Der bør derfor fastsættes en særlig delforpligtelse for denne teknologi i denne forordning. Det kan overvejes at medtage andre typer syntetiske brændstoffer, f.eks. kulstoffattige syntetiske brændstoffer, der opnår store drivhusgasreduktioner, i anvendelsesområdet for denne forordning i forbindelse med fremtidige revisioner, når sådanne brændstoffer bliver defineret i direktivet om vedvarende energi. ***Syntetiske flybrændstoffer med CO_2, der fanges direkte fra luften, kan endvidere spille en vigtig rolle på grund af deres evne til at opsamle kulstof på en bæredygtig måde og bør fremmes yderligere.***

Ændring 21

Forslag til forordning

Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(19a) Tilgængeligheden af råvarer og produktionskapaciteten for bæredygtigt flybrændstof er ikke ubegrænset. En intensiveret konkurrence om begrænsede råvarer kan føre til manglende forsyning og markedsforvridninger og derved negativt påvirke konkurrenceevnen for luftfartssektoren som helhed. Der bør anvendes harmoniserede krav for minimumsandele af udbredelsen af bæredygtigt flybrændstof på tværs af Unionen med henblik på at sikre lige konkurrencevilkår og undgå fragmentering på det indre marked. Medlemsstaterne kan dog, samtidig med at de sikrer, at de pågældende EU-harmoniserede mængdemæssige andele opnås i overensstemmelse med bilag I, træffe nationale foranstaltninger, støttende politikker og initiativer, som har til formål at øge produktionsniveauet og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer, herunder syntetiske flybrændstoffer, på deres område såsom ved at yde finansiel støtte. Sådanne nationale tiltag bør være gennemsigtige, ikkediskriminerende, forholdsmæssige og generelt være tilgængelige for alle virksomheder. Da denne forordning ikke fastsætter en maksimal andel af bæredygtige flybrændstoffer, kan luftfartsselskaber og brændstofleverandører endvidere efterstræbe mere ambitiøse miljøpolitikker med større udbredelse og forsyning af bæredygtige flybrændstoffer i deres samlede driftsnet, samtidig med at brændstoftankering undgås. Luftfartsselskaber og brændstofleverandører kan med henblik herpå og ved hjælp af kontraktlige aftaler, indgå aftaler om gensidige forpligtelser om at producere, levere og på forhånd aftage fastsatte mængder af bæredygtige flybrændstoffer, herunder dem, der overstiger de i bilag I fastsatte andele af minimumsmængder. Sådanne kontraktlige aftale kan også omfatte ansvar og fastsætte betingelser for finansiel kompensation i tilfælde af manglende opfyldelse.

Ændring 22

Forslag til forordning

Betragtning 19 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(19b) Forbrugerefterspørgslen kan spille en vigtig rolle for udviklingen i retning af mere bæredygtig luftfart. Der er dog behov for mere pålidelige, uafhængige og harmoniserede oplysninger om flyvningers miljøpåvirkning i overensstemmelse med handlingsplanen for en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet, hvis forbrugerne skal kunne træffe et informeret valg. Der bør med henblik herpå etableres et omfattende EU-mærkningssystem for luftfartens miljøpræstation, som kan give brugere af luftfartstjenester tydelige, gennemsigtige, omfattende, brugervenlige og letforståelige oplysninger om luftfartens miljøpræstation. Dette vil danne grundlag for forbrugernes valg og yderligere fremme anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer og andre bæredygtige foranstaltninger fra luftfartøjsoperatørernes side. Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) er allerede ansvarlig for miljøcertificering af luftfartøjer og har samarbejdet med interessenter om at udvikle et system til miljømærkning inden for luftfart, som omfatter luftfartøjer, luftfartøjsoperatører og kommercielle flyvninger. EASA bør tillægges opgaven med den videre udvikling, gennemførelse og funktionsmåde for et sådant system for at sikre uafhængighed, teknisk robusthed og synergier med andre EU-foranstaltninger.

Ændring 23

Forslag til forordning

Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændring*
(20) Det er vigtigt at sikre, at minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer kan leveres til luftfartsmarkedet uden forsyningsproblemer. Til dette formål bør der planlægges tilstrækkelig gennemførelsestid, så industrien for vedvarende brændstoffer kan udvikle den nødvendige produktionskapacitet***. Det bør være obligatorisk*** at ***levere*** bæredygtige flybrændstoffer fra 2025. Med henblik på at skabe retssikkerhed og forudsigelighed for markedet og varigt lede investeringer hen imod produktionskapacitet for bæredygtige flybrændstoffer bør betingelserne i denne forordning være stabile gennem en lang periode.	(20) Det er vigtigt at sikre, at minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer kan leveres til luftfartsmarkedet uden forsyningsproblemer. Til dette formål bør der planlægges tilstrækkelig gennemførelsestid ***og indføres en fleksibilitetsmekanisme***, så industrien for vedvarende brændstoffer kan udvikle den nødvendige produktionskapacitet ***og give flybrændstofleverandører og luftfartøjsoperatører mulighed for at opfylde deres forpligtelser på den mest omkostningseffektive måde uden at reducere de overordnede miljømæssige ambitioner, der er fastsat i nærværende forordning. Leveringen af*** bæredygtige flybrændstoffer ***bør påbegyndes*** fra 2025 ***med den fleksibilitet, der følger af fleksibilitetsmekanismen til fremme af bæredygtige flybrændstoffer***. Med henblik på at skabe retssikkerhed og forudsigelighed for markedet og varigt lede investeringer hen imod produktionskapacitet for bæredygtige flybrændstoffer bør betingelserne i denne forordning være stabile gennem en lang periode.

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 24

Forslag til forordning

Betragtning 21

Kommissionens forslag	*Ændring*
(21) Med indførelsen og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer i EU-lufthavne kan brændstoftankering blive endnu mere udbredt som følge af øgede omkostninger til flybrændstof. Brændstoftankering er ikke en bæredygtig praksis og bør undgås, da den undergraver Unionens indsats for at reducere miljøpåvirkningerne fra transport. Denne praksis er i strid med målene om at dekarbonisere luftfarten, da brændstofforbruget og emissionerne fra en given flyvning stiger, når luftfartøjets vægt øges. Brændstoftankering bringer også de lige konkurrencevilkår mellem både luftfartøjsoperatører og lufthavne i Unionen i fare. Ved denne forordning bør det derfor kræves, at luftfartøjsoperatørerne påfylder brændstof inden afgang fra en given EU-lufthavn. Den mængde brændstof, der påfyldes inden afgang fra en given EU-lufthavn, bør stå i et rimeligt forhold til den mængde brændstof, der er nødvendig for at gennemføre de flyvninger, der afgår fra den pågældende lufthavn, under hensyntagen til den nødvendige overholdelse af sikkerhedsreglerne for brændstof. Dette krav sikrer lige konkurrencevilkår for aktiviteter i Unionen, der gælder for både EU-operatører og udenlandske operatører, samtidig med at der sikres et højt miljøbeskyttelsesniveau. Da der i forordningen ikke fastsættes en maksimal andel af bæredygtige flybrændstoffer, kan luftfartsselskaber og brændstofleverandører forfølge mere ambitiøse miljøpolitikker med større udbredelse og forsyning af bæredygtige flybrændstoffer i deres samlede net af operationer, samtidig med at brændstoftankering undgås.	(21) Med indførelsen og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer i EU-lufthavne kan brændstoftankering ***af økonomiske årsager*** blive endnu mere udbredt som følge af øgede omkostninger til flybrændstof. Brændstoftankering ***af økonomiske årsager*** er ikke en bæredygtig praksis og bør undgås, da den undergraver Unionens indsats for at reducere miljøpåvirkningerne fra transport. Denne praksis er i strid med målene om at dekarbonisere luftfarten, da brændstofforbruget og emissionerne fra en given flyvning stiger, når luftfartøjets vægt øges. Brændstoftankering bringer også de lige konkurrencevilkår mellem både luftfartøjsoperatører og lufthavne i Unionen i fare. Ved denne forordning bør det derfor kræves, at luftfartøjsoperatørerne påfylder brændstof inden afgang fra en given EU-lufthavn. Den mængde brændstof, der påfyldes inden afgang fra en given EU-lufthavn, bør stå i et rimeligt forhold til den mængde brændstof, der er nødvendig for at gennemføre de flyvninger, der afgår fra den pågældende lufthavn, under hensyntagen til den nødvendige overholdelse af sikkerhedsreglerne for brændstof. Dette krav sikrer lige konkurrencevilkår for aktiviteter i Unionen, der gælder for både EU-operatører og udenlandske operatører, samtidig med at der sikres et højt miljøbeskyttelsesniveau. Da der i forordningen ikke fastsættes en maksimal andel af bæredygtige flybrændstoffer, kan luftfartsselskaber og brændstofleverandører forfølge mere ambitiøse miljøpolitikker med større udbredelse og forsyning af bæredygtige flybrændstoffer i deres samlede net af operationer, samtidig med at brændstoftankering undgås. ***For at sikre lige konkurrencevilkår for flyvninger både i og uden for Unionen bør Kommissionen regelmæssigt overvåge, evaluere og rapportere om tilfælde med brændstoftankering.***

Ændring 25

Forslag til forordning

Betragtning 21 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(21a) Den yderligere udbredelse af bæredygtige flybrændstoffer, som typisk har lavere aromatiske koncentrationer og lavere svovlindhold, vil bidrage til at reducere de ikke-CO2-relaterede klimavirkninger. En yderligere reduktion af aroma- og svovlindholdet i flybrændstoffer kan reducere dannelsen af cirrusskyer, forbedre luftkvaliteten i og omkring lufthavne og øge kvaliteten af brændstoffet til gavn for flyselskaberne, via både høj energitæthed og lavere vedligeholdelsesomkostninger på grund af lavere sodindhold. Reducering af de aromatiske koncentrationer i flybrændstoffer skal dog ske samtidig med, at de internationale regler for brændstofsikkerhed overholdes, og de lige konkurrencevilkår på internationalt niveau bevares. EASA bør derfor overvåge aroma- og svovlindholdet i konventionelle flybrændstoffer. Kommissionen bør senest den 1. januar 2025 fremlægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, hvori den foretager en vurdering af potentielle foranstaltninger, herunder om fornødent lovgivningsforslag og standarder for brændstofkvalitet, med sigte på at optimere aromaindholdet i flybrændstof.

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 26

Forslag til forordning

Betragtning 21 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(21b) Ud over at bidrage til den globale opvarmning påvirker luftfart også luftkvaliteten negativt. De mest fremtrædende forurenende stoffer er partikler (PM), herunder ultrafine partikler, nitrogenoxider (NOx) og flygtige organiske forbindelser (VOC'er), og nogle af disse primære forurenende stoffer producerer andre forurenende stoffer ([1a]). Selv om der er behov for mere forskning om ultrafine partiklers sundhedsmæssige virkninger, har adskillige undersøgelser påvist kortsigtede og langsigtede virkninger af eksponering med ultrafine partikler, herunder dødelighed, kredsløbssygdomme, iskæmiske hjertesygdomme og pulmonal morbiditet ([1b]). Luftforurening bidrager også til tab af biodiversitet via skade på økosystemer.

([1a]) ***EASA, aviation and air pollution: https://www.easa.europa.eu/eaer/topics/adapting-changing-climate/air-quality***

([1b]) ***WHO Global Air Quality Guidelines 2021: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y***

Ændring 27

Forslag til forordning

Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændring*
(22) ***Lufthavne, der*** er ***omfattet af denne forordning, bør*** sikre, at den nødvendige infrastruktur stilles til rådighed for levering, oplagring og optankning af bæredygtigt flybrændstof, så der ikke opstår hindringer for anvendelsen af bæredygtigt flybrændstof. Agenturet bør om nødvendigt kunne kræve, at en EU-lufthavn fremlægger oplysninger om den infrastruktur, der er tilgængelig med henblik på at sikre problemfri distribution og optankning med bæredygtige flybrændstoffer for luftfartøjsoperatører. Agenturets rolle bør gøre det muligt for lufthavne og luftfartsselskaber at have et fælles kontaktpunkt, hvis der er behov for teknisk afklaring om tilgængeligheden af brændstofinfrastruktur.	(22) ***Det*** er ***vigtigt at*** sikre, at den nødvendige infrastruktur stilles til rådighed for levering, oplagring og optankning af bæredygtigt flybrændstof ***samt den fortsatte og uforstyrrede adgang for brændstofleverandører til infrastruktur for transport af brændstof***, så der ikke opstår hindringer for anvendelsen af bæredygtigt flybrændstof***. Nærværende forordning bør tage behørigt hensyn til mangfoldigheden af forvaltningsmodeller for lufthavne i Unionen. I den forbindelse bør de lufthavne, der er omfattet af denne forordning, eller i relevant omfang det relevante forvaltningsorgan i deres centraliserede infrastrukturer til hvilket den pågældende medlemsstat har overladt forvaltningen af de centraliserede infrastrukturer for brændstofdistributionssystemer i lufthavnen i henhold til artikel 8 i direktiv 96/67/EF (»direktivet om ground handling«), derfor træffe alle de fornødne foranstaltninger for at tilvejebringe den infrastruktur, der er nødvendig for at levere, oplagre og påfylde disse bæredygtige flybrændstoffer, og luftfartøjsoperatørernes adgang til brændstofferne. Hvor det antages, at det i henhold til en kontraktlig aftale er en anden enhed end EU-lufthavnen eller, såfremt det er relevant, en lufthavns forvaltningsorgan, der har det endelige ansvar for at stille brændstofinfrastrukturen i EU-lufthavnen til rådighed, bør den pågældende enhed være ansvarlig i henhold til den kontraktlige aftale for at overholde de i artikel 6 i denne forordning fastsatte forpligtelser***. Agenturet bør om nødvendigt kunne kræve, at en EU-lufthavn fremlægger oplysninger om den infrastruktur, der er tilgængelig med henblik på at sikre problemfri distribution og optankning med bæredygtige flybrændstoffer for luftfartøjsoperatører. Agenturets rolle bør gøre det muligt for lufthavne og luftfartsselskaber at have et fælles kontaktpunkt, hvis der er behov for teknisk afklaring om tilgængeligheden af brændstofinfrastruktur. ***Når el- eller brintdrevne luftfartøjer er fuldt udviklede og bliver kommercielt tilgængelige, vil det være nødvendigt for de lufthavne, der er omfattet af denne forordning, at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre adgang til en tilstrækkelig infrastruktur til påfyldning af brint på luftfartøjer og elektrisk opladning af disse i overensstemmelse med de respektive udrulningsplaner inden for de nationale politiske rammer som anført i forslaget til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Bestemmelsen om elforsyning til stationære luftfartøjer bør endvidere sikres i overensstemmelse med artikel 12 i forordning XXX [forordning om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler].***

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 28

Forslag til forordning

Betragtning 22 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(22a) Mange EU-lufthavne forsynes primært med flybrændstof gennem rørledninger fra raffinaderier eller blandestationer, hvor iblandingen af bæredygtigt flybrændstof skal ske for at opfylde sikkerhedskrav og bæredygtighedsspecifikationer. Medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at flybrændstofleverandører har fortsat og uafbrudt adgang til civile transportinfrastrukturer for flybrændstof med henblik på at levere både konventionelt flybrændstof og flybrændstof med andele af bæredygtigt flybrændstof. Ud fra et logistisk, praktisk og omkostningsmæssigt samt CO2-sanktionsmæssigt perspektiv er det ikke muligt at levere bæredygtigt flybrændstof i tilstrækkelige mængder til at opfylde kravene i bilag I med alternative midler såsom ad vej/med lastbil fra raffinaderier og blandestationer. Det vil være afgørende at benytte disse rørledninger som supplement til rørledninger, som ejes af brændstofleverandører, hvor de findes, samt allerede eksisterende jernbanefaciliteter for at levere den minimumsmængde af bæredygtigt flybrændstof, som kræves i henhold til denne forordning.

Ændring 29

Forslag til forordning

Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændring*
(24) Luftfartøjsoperatørerne bør også være forpligtede til at aflægge årlig rapport om deres faktiske flybrændstofpåfyldning for hver EU-lufthavn for at godtgøre, at de ikke har foretaget brændstoftankering. Disse rapporter bør verificeres af uafhængige verifikatorer og indgives til agenturet med henblik på overvågning og vurdering af overensstemmelse. Verifikatorerne bør fastslå nøjagtigheden af det årlige behov for flybrændstof, der indberettes af operatørerne, ved hjælp af et værktøj, der er godkendt af Kommissionen.	(24) Luftfartøjsoperatørerne bør også være forpligtede til at aflægge årlig rapport om deres faktiske flybrændstofpåfyldning for hver EU-lufthavn for at godtgøre, at de ikke har foretaget brændstoftankering ***af økonomiske årsager***. Disse rapporter bør verificeres af uafhængige verifikatorer og indgives til agenturet med henblik på overvågning og vurdering af overensstemmelse. Verifikatorerne bør fastslå nøjagtigheden af det årlige behov for flybrændstof, der indberettes af operatørerne, ved hjælp af et værktøj, der er godkendt af Kommissionen.

Ændring 30

Forslag til forordning

Betragtning 26 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(26a) Indførelsen af et mandat om udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer i Unionen kan medføre en uforholdsmæssig stor konkurrencemæssig ulempe for EU-baserede luftfartsselskaber, der foretager langdistanceflyvninger fra EU-lufthavne, sammenlignet med deres konkurrenter, som flyver via et lufthavnsknudepunkt uden for Unionen. For at fremme udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer i Unionen yderligere, for hvilke der i den nærmeste fremtid forventes en væsentlig prisforskel sammenlignet med konventionelt brændstof, bør luftfartsselskaberne være berettiget til gratis kvoter for påfyldningen af bæredygtige flybrændstoffer under ETS-ordningen.

Ændring 31

Forslag til forordning

Betragtning 27

Kommissionens forslag	*Ændring*
(27) Det er afgørende, at luftfartøjsoperatørerne kan gøre krav på anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer under drivhusgasordninger som f.eks. EU's emissionshandelssystem eller CORSIA, afhængigt af deres flyruter. Det er imidlertid vigtigt, at denne forordning ikke fører til dobbelttælling af emissionsreduktioner. Luftfartøjsoperatørerne bør kun kunne gøre krav på fordele for anvendelsen af en og samme batch af bæredygtige flybrændstoffer én gang. Brændstofleverandørerne bør anmodes om uden betaling at forsyne luftfartøjsoperatører med alle oplysninger om egenskaberne ved det bæredygtige flybrændstof, der sælges til de pågældende luftfartøjsoperatører, og som er relevante for luftfartøjsoperatørens rapportering i henhold til denne forordning eller inden for rammerne af drivhusgasordninger.	(27) Det er ***med henblik på at fremme udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer, som har en betragtelig prisforskel sammenlignet med konventionelle brændstoffer,*** afgørende, at luftfartøjsoperatørerne kan gøre krav på anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer under drivhusgasordninger som f.eks. EU's emissionshandelssystem eller CORSIA, afhængigt af deres flyruter. Det er imidlertid vigtigt, at denne forordning ikke fører til dobbelttælling af emissionsreduktioner. Luftfartøjsoperatørerne bør kun kunne gøre krav på fordele for anvendelsen af en og samme batch af bæredygtige flybrændstoffer én gang. Brændstofleverandørerne bør anmodes om uden betaling at forsyne luftfartøjsoperatører med alle oplysninger om egenskaberne ved det bæredygtige flybrændstof, der sælges til de pågældende luftfartøjsoperatører, og som er relevante for luftfartøjsoperatørens rapportering i henhold til denne forordning eller inden for rammerne af drivhusgasordninger.

Ændring 32

Forslag til forordning

Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændring*
(28) For at sikre lige konkurrencevilkår på det indre marked for luftfart og sikre, at Unionens klimaambitioner efterleves, bør der ved denne forordning indføres sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning for flybrændstofleverandører og luftfartøjsoperatører, der ikke overholder kravene. Sanktionernes størrelse skal stå i et rimeligt forhold til miljøskaderne og til den skade på de lige konkurrencevilkår på det indre marked, der opstår som følge af den manglende overensstemmelse. Når myndighederne pålægger administrative bøder, bør de tage hensyn til udviklingen i prisen på flybrændstof og bæredygtigt flybrændstof i rapporteringsåret.	(28) For at sikre lige konkurrencevilkår på det indre marked for luftfart og sikre, at Unionens klimaambitioner efterleves, bør der ved denne forordning indføres sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning for flybrændstofleverandører og luftfartøjsoperatører, der ikke overholder kravene. Sanktionernes størrelse skal stå i et rimeligt forhold til miljøskaderne og til den skade på de lige konkurrencevilkår på det indre marked, der opstår som følge af den manglende overensstemmelse. Når myndighederne pålægger administrative bøder ***og andre sanktioner***, bør de tage hensyn til udviklingen i prisen på flybrændstof og bæredygtigt flybrændstof i rapporteringsåret***, og de kan også inddrage graden af manglende overholdelse eksempelvis i tilfælde med gentagne overtrædelser***.

Ændring 33

Forslag til forordning

Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændring*
(29) Sanktionerne over for leverandører, der ikke opfylder de mål, der er fastsat i denne forordning, bør suppleres med en forpligtelse til at levere den manglende mængde til markedet i det efterfølgende år.	(29) Sanktionerne over for leverandører, der ikke opfylder de mål, der er fastsat i denne forordning, bør suppleres med en forpligtelse til at levere den manglende mængde til markedet i det efterfølgende år. ***Forpligtelsen til at levere den manglende mængde til markedet bør dog ikke gælde, når Kommissionen vurderer, at denne mangel skyldes, at der ikke er tilstrækkelige ressourcer til rådighed, med henblik på at undgå en uberettiget dobbeltsanktion i tilfælde, som falder uden for brændstofleverandørens direkte kontrol.***

Ændring 34

Forslag til forordning

Betragtning 29 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(29a) Den vellykkede omstilling til bæredygtig luftfart kræver en integreret tilgang og et passende gunstigt miljø for at fremme innovation, som omfatter både offentlige og private investeringer i forskning og udvikling og støtte til omplacering, omskoling og opkvalificering af arbejdstagere samt teknologiske og operationelle foranstaltninger såvel som udrulningen af bæredygtige flybrændstoffer og nulemissionsteknologier, herunder den fornødne påfyldnings- og opladningsinfrastruktur i lufthavne, under hensyntagen til princippet om energieffektivitet først. Den opnåede indtægt som følge af de i denne forordning pålagte sanktioner bør med henblik herpå allokeres til en ny fond for bæredygtig luftfart. Oprettelsen af en europæisk alliance for bæredygtige flybrændstoffer på frivillig basis og under koordinering af Kommissionen senest et år efter denne forordnings ikrafttræden kan endvidere bidrage til at fremme yderligere udvikling og opskalering af produktionen af bæredygtige flybrændstoffer i Europa, bl.a. ved at samle hele den industrielle værdikæde, fremme udrulningen af de mest innovative teknologier og identificere politikker og markedsudviklingen under hensyntagen til princippet om teknologineutralitet.

Ændring 35

Forslag til forordning

Betragtning 29 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(29b) Forskning og innovation kommer til at spille en væsentlig rolle i udviklingen af bæredygtige og syntetiske flybrændstoffer samt opbygningen af produktionskapacitet. Der skal klart opstilles en investeringsprioritet inden for de respektive relevante EU-finansieringsprogrammer, som kortlægges af Kommissionen.

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 36

Forslag til forordning

Betragtning 29 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(29c) Udviklingen og fremstillingen af bæredygtige flybrændstoffer skal øges eksponentielt i de kommende år. Unionen og medlemsstaterne bør investere i projekter til forskning i og fremstilling af bæredygtige flybrændstof, eftersom de giver både miljømæssige og industrielle muligheder. Fremstillingen af bæredygtige flybrændstoffer bør koncentreres inden for Unionen for at skabe industrielle, arbejdsmæssige og forskningsmæssige muligheder i alle medlemsstaterne.

Ændring 37

Forslag til forordning

Betragtning 30

Kommissionens forslag	*Ændring*
(30) Denne forordning bør indeholde bestemmelser om periodiske rapporter til Europa-Parlamentet og Rådet om udviklingen på luftfarts- og brændstofmarkederne, effektiviteten af forordningens centrale elementer, f.eks. minimumsandelene af bæredygtige flybrændstoffer, størrelsen af de administrative bøder eller den politiske udvikling med hensyn til anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer på internationalt plan. Sådanne elementer er nødvendige for at gøre status over situationen på markedet for bæredygtige flybrændstoffer og bør tages i betragtning, når en revision af forordningen overvejes.	(30) Denne forordning bør indeholde bestemmelser om periodiske rapporter til Europa-Parlamentet og Rådet om udviklingen på luftfarts- og brændstofmarkederne, effektiviteten af forordningens centrale elementer, f.eks. minimumsandelene af bæredygtige flybrændstoffer, størrelsen af de administrative bøder eller den politiske udvikling med hensyn til anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer på internationalt plan ***under behørig hensyntagen til princippet om én ind, én ud og med henblik på at forenkle reglerne***. Sådanne elementer er nødvendige for at gøre status over situationen på markedet for bæredygtige flybrændstoffer og bør tages i betragtning, når en revision af forordningen overvejes.

Ændring 38

Forslag til forordning

Betragtning 31

Kommissionens forslag	*Ændring*
(31) Der bør fastsættes en overgangsperiode på ***fem*** år for at give ***flybrændstofleverandører, EU-lufthavne*** og luftfartøjsoperatører rimelig tid til at foretage de nødvendige teknologiske og logistiske investeringer. I denne fase kan flybrændstof, der indeholder højere andele af bæredygtigt brændstof, ***anvendes til*** at kompensere for lavere andele af bæredygtige flybrændstoffer eller for den reducerede tilgængelighed af konventionelt flybrændstof i ***andre*** lufthavne.	(31) Der bør fastsættes en ***fleksibilitetsmekanisme med en*** overgangsperiode på ***ti*** år ***fra datoen for nærværende forordnings ikrafttræden*** for at give ***brændstofleverandører*** og luftfartøjsoperatører rimelig tid til at foretage de nødvendige teknologiske og logistiske investeringer. I denne fase kan ***elementer i et book and claim-system anvendes for at give leverandører af*** flybrændstof, der indeholder højere andele af bæredygtigt brændstof, ***mulighed for*** at kompensere for lavere andele af bæredygtige flybrændstoffer eller for den reducerede tilgængelighed af konventionelt flybrændstof i ***mindre eller logistisk begrænsede*** lufthavne ***og for, at luftfartøjsoperatører kan købe et certifikat i tilknytning til den indkøbte mængde af bæredygtige flybrændstoffer, samtidig med at der sikres et højt niveau for miljømæssig integritet. Denne fleksibilitetsmekanisme vil også bidrage til at beskytte luftforbindelser ved at forhindre, at europæiske regioner med ringere forbindelser og færre alternative transportformer påvirkes i uforholdsmæssig grad. Kommissionen bør i denne overgangsperiode og med henblik på at forhindre markedsaktører i at misbruge dominerende markedsandele anvende de i artikel 102 i TEUF tillagte kompensationsbeføjelser fuldt ud. Efter overgangsperioden på ti år bør alle EU-lufthavne, der er omfattet af denne forordning, forsynes med lige store minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer med henblik på at undgå utilbørlig konkurrenceforvridning på det indre marked.***

Ændring 39

Forslag til forordning

Betragtning 31 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(31a) For at nå Unionens klimamål for 2030 og 2050 og målet om 1,5 °C i Parisaftalen bør Kommissionen have en køreplan for, hvordan og hvornår fossilfri luftfart skal nås.

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 40

Forslag til forordning

Betragtning 31 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(31b) Omstillingen til bæredygtigt flybrændstof vil i tilgift reducere afhængigheden af import af fossilt brændstof fra tredjelande og derved øge Unionens energisikkerhed. Behovet for at tage dette skridt bliver yderligere understreget af den nuværende internationale politiske situation.

Ændring 41

Forslag til forordning

Artikel 1 — overskrift

Kommissionens forslag	*Ændring*
Genstand	Genstand ***og mål***

Ændring 42

Forslag til forordning

Artikel 2 — stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Denne forordning finder anvendelse på luftfartøjsoperatører, EU-lufthavne og flybrændstofleverandører.	Denne forordning finder anvendelse på luftfartøjsoperatører, EU-lufthavne ***eller, hvor det er relevant, en lufthavns forvaltningsorgan*** og flybrændstofleverandører.

Ændring 43

Forslag til forordning

Artikel 3 — stk. 1 — led 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
— »EU-lufthavn«: en lufthavn som defineret i artikel 2, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF ([13]), ***hvor passagertrafikken oversteg 1 mio. passagerer, eller hvor fragttrafikken oversteg 100 000 ton*** i ***rapporteringsperioden, og som ikke er*** beliggende i en region i den yderste periferi som anført i artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde	— »EU-lufthavn«: en lufthavn som defineret i artikel 2, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF ([13]), som ikke er beliggende i en region i den yderste periferi som anført i artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, ***eller en lufthavn beliggende i en region i den yderste periferi, der er anmeldt som EU-lufthavn til Kommissionen, agenturet og de kompetente myndigheder***
([13]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter.	([13]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter.

Ændring 44

Forslag til forordning

Artikel 3 — stk. 1 — led 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
— »luftfartøjsoperatør«: en person, der afviklede mindst ***729*** erhvervsmæssige lufttransportflyvninger med afgang fra EU-lufthavne i rapporteringsperioden, eller, hvis denne person ikke kan identificeres, ejeren af luftfartøjet	— »luftfartøjsoperatør«: en person, der afviklede mindst ***52*** erhvervsmæssige lufttransportflyvninger med afgang fra EU-lufthavne i rapporteringsperioden, eller, hvis denne person ikke kan identificeres, ejeren af luftfartøjet ***eller en person, der afviklede lufttransportflyvninger med afgang fra en EU-lufthavn, og som har anmodet Kommissionen om at blive behandlet som en luftfartøjsoperatør i henhold til denne forordning og har underrettet Kommissionen, agenturet og de kompetente myndigheder i overensstemmelse hermed***

Ændring 45

Forslag til forordning

Artikel 3 — stk. 1 — led 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	— ***»lufthavnens forvaltningsorgan«: et ledelsesorgan efter artikel 3 i direktiv 96/67/EF eller et andet organ, til hvilket den pågældende medlemsstat har overladt forvaltningen af de centraliserede infrastrukturer for brændstofdistributionssystemer i henhold til artikel 8 i direktiv 96/67/EF***

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 46

Forslag til forordning

Artikel 3 — stk. 1 — led 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
— »bæredygtige flybrændstoffer«: ***drop-in-flybrændstoffer***, der ***er*** enten er syntetiske flybrændstoffer, avancerede biobrændstoffer, jf. artikel 2, andet afsnit, nr. 34), i direktiv (EU) 2018/2001, eller biobrændstoffer produceret af råprodukter opført i del B i bilag IX til nævnte direktiv, som opfylder de kriterier for bæredygtighed og for besparelse af drivhusgasemissioner, der er fastsat i nævnte direktivs artikel 29, stk. 2-7, og som er certificeret i henhold til nævnte direktivs artikel 30	— »bæredygtige flybrændstoffer«: ***flybrændstoffer***, der enten er syntetiske flybrændstoffer, ***flydende og gasformige brændstoffer, der er produceret af spildgas fra produktion og udstødningsgas af ikkevedvarende oprindelse, der produceres som en uundgåelig og utilsigtet konsekvens af produktionsprocessen i industrianlæg, jf. artikel 2, andet afsnit, nr. 35) i direktiv (EU) 2018/2001, og som overholder den tærskel for drivhusgasemissionsbesparelser, der er omhandlet i artikel 25, stk. 2, andet afsnit i nævnte direktiv,*** avancerede biobrændstoffer, jf. artikel 2, andet afsnit, nr. 34), i direktiv (EU) 2018/2001, eller biobrændstoffer produceret af råprodukter opført i del B i bilag IX til nævnte direktiv, som opfylder de kriterier for bæredygtighed og for besparelse af drivhusgasemissioner, der er fastsat i nævnte direktivs artikel 29, stk. 2-7, og som er certificeret i henhold til nævnte direktivs artikel ***30. Indtil den [31. december 2034] kan bæredygtige flybrændstoffer også omfatte biobrændstoffer, der opfylder bæredygtigheds- og drivhusgasemissionskriterierne i artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001, og som er certificeret i overensstemmelse med artikel 30 i nævnte direktiv, med undtagelse af biobrændstoffer, der er fremstillet af »fødevare- og foderafgrøder« som defineret i artikel 2, andet afsnit, nr. 40), i nævnte direktiv***

Ændring 47

Forslag til forordning

Artikel 3 — stk. 1 — led 8

Kommissionens forslag	*Ændring*
— »syntetiske flybrændstoffer«: brændstoffer, som er vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, jf. artikel 2, andet afsnit, nr. 36) i direktiv (EU) 2018/2001, som anvendes inden for luftfart	— »syntetiske flybrændstoffer«: ***vedvarende brint eller elektricitet fra vedvarende energikilder eller*** brændstoffer, som er vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, jf. artikel 2, andet afsnit, nr. 36) i direktiv (EU) 2018/2001, som anvendes inden for luftfart

Ændring 48

Forslag til forordning

Artikel 3 — stk. 1 — led 9 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	— ***»elektricitet fra vedvarende energikilder« eller »vedvarende elektricitet«: elektricitet fra vedvarende energikilder som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 1), i direktiv (EU) 2018/2001***

Ændring 49

Forslag til forordning

Artikel 3 — stk. 1 — led 9 (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	— ***»brint fra vedvarende energikilder« eller »vedvarende brint«: brint produceret fra vedvarende elektricitet eller fra vedvarende flydende eller gasformige brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 36), i direktiv (EU) 2018/2001***

Ændring 50

Forslag til forordning

Artikel 3 — stk. 1 — led 13

Kommissionens forslag	*Ændring*
— »årligt behov for flybrændstof«: den mængde flybrændstof, der kræves for at gennemføre alle de erhvervsmæssige lufttransportflyvninger, der gennemføres af en luftfartøjsoperatør med afgang fra en given EU-lufthavn, i løbet af en rapporteringsperiode	— »årligt behov for flybrændstof«: den mængde flybrændstof, der ***i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/1296 er defineret som »brændstof til flyvning« og »brændstof til kørsel på jorden«, og som*** kræves for at gennemføre alle de erhvervsmæssige lufttransportflyvninger, der gennemføres af en luftfartøjsoperatør med afgang fra en given EU-lufthavn, i løbet af en rapporteringsperiode

Ændring 51

Forslag til forordning

Artikel 3 — stk. 1 — led 16 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	— ***»fleksibilitetsmekanisme til fremme af bæredygtige flybrændstoffer«: et system, der etableres for en periode på ti år fra datoen for anvendelse af artikel 4 og artikel 5 i overensstemmelse med artikel 15, og i kraft af hvilket leveringen og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer er drevet af markedets frie kræfter, idet luftfartøjsoperatører og flybrændstofleverandører sikres fleksibilitet til at tilrettelægge distributionen og brugen af bæredygtige flybrændstoffer på en omkostningseffektiv måde i EU-lufthavne efter eget valg og i overensstemmelse med deres behov. Et sådant system, der omfatter elementer fra en book and claim-ordning, kan gøre det muligt for luftfartøjsoperatører at købe bæredygtige flybrændstoffer i kraft af kontraktlige aftaler med flybrændstofleverandører og at gøre krav på i givet fald at bruge dem i EU-lufthavne under en drivhusgasordning i overensstemmelse med artikel […] i direktiv (EU) 2021/0207.***

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 52

Forslag til forordning

Artikel 4 — stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Flybrændstofleverandører sikrer, at alt det flybrændstof, der stilles til rådighed for luftfartøjsoperatører i hver EU-lufthavn, indeholder en minimumsandel af bæredygtigt flybrændstof, herunder en minimumsandel af syntetisk flybrændstof i overensstemmelse med de værdier og anvendelsesdatoer, der er anført i bilag I.	***Medmindre andet følger af artikel 13,*** sikrer ***flybrændstofleverandører***, at alt det flybrændstof, der stilles til rådighed for luftfartøjsoperatører i hver EU-lufthavn, indeholder en minimumsandel af bæredygtigt flybrændstof, herunder en minimumsandel af syntetisk flybrændstof i overensstemmelse med de værdier og anvendelsesdatoer, der er anført i bilag I.

Ændring 134

Forslag til forordning

Artikel 4 — stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Følgende bæredygtige flybrændstoffer udelades fra beregningen af de minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer, der er fastsat i bilag I:
	Bæredygtige flybrændstoffer fremstillet af fødevare- og foderafgrøder, mellemafgrøder, palmefedtsyredestillat og alle palme- og sojabaserede materialer og sæbefod og derivater heraf.

Ændring 53

Forslag til forordning

Artikel 4 — stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Hvis en flybrændstofleverandør ikke leverer de minimumsandele, der er anført i bilag I, for en given rapporteringsperiode, skal denne ***som minimum kompensere for denne mangel i efterfølgende rapporteringsperiode***, jf. dog artikel 11, stk. 3 og 4.	Hvis en flybrændstofleverandør ikke leverer de minimumsandele, der er anført i bilag I, for en given rapporteringsperiode, skal denne ***rapportere manglen og årsagerne til den til Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur***, jf. dog artikel 11, stk. 3 og 4. ***Hvis Kommissionen vurderer, at denne mangel ikke skyldes manglende ressourcetilgængelighed, skal brændstofleverandøren gøre alt for som minimum at kompensere for denne mangel i efterfølgende rapporteringsperiode.***

Ændring 54

Forslag til forordning

Artikel 4 — stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Brændstofleverandører kan vise, at de overholder forpligtelsen i stk. 1 ved at anvende massebalancesystemet, jf. artikel 30 i direktiv (EU) 2018/2001.

Ændring 55

Forslag til forordning

Artikel 5 — stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Den årlige mængde flybrændstof, der påfyldes af en given luftfartøjsoperatør ved en given EU-lufthavn, skal udgøre mindst 90 % af det årlige behov for flybrændstof.	Den årlige mængde flybrændstof, der påfyldes af en given luftfartøjsoperatør ved en given EU-lufthavn, skal udgøre mindst 90 % af det årlige behov for flybrændstof***, idet der tages hensyn til den nødvendige overholdelse af brændstofsikkerhedsreglerne***.

Ændring 56

Forslag til forordning

Artikel 6 — overskrift

Kommissionens forslag	*Ændring*
EU-lufthavnenes forpligtelser til at stille infrastruktur til rådighed	Forpligtelser til at stille infrastruktur til rådighed ***i EU-lufthavne***

Ændring 57

Forslag til forordning

Artikel 6 — stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
EU-lufthavnene træffer de nødvendige foranstaltninger til at lette luftfartøjsoperatørernes adgang til flybrændstoffer, der indeholder andele af bæredygtige flybrændstoffer i overensstemmelse med bilag I, og stiller den infrastruktur, der er nødvendig for levering, oplagring og påfyldning af sådanne brændstoffer, til rådighed.	EU-lufthavnene ***eller, hvor det er relevant, forvaltningsorganet i en lufthavn*** træffer ***alle*** de nødvendige foranstaltninger til at lette luftfartøjsoperatørernes adgang til flybrændstoffer, der indeholder andele af bæredygtige flybrændstoffer i overensstemmelse med bilag I, og stiller den infrastruktur, der er nødvendig for levering, oplagring og påfyldning af sådanne brændstoffer, til rådighed***, herunder en passende infrastruktur for påfyldning af brint og elektrisk opladning af luftfartøjer, sammenholdt med udbredelsen af de pågældende luftfartøjer i overensstemmelse med den respektive udrulningsplan inden for de nationale politiske rammer som fastsat i artikel 13, litra l), i forordning […] om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler***.

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 58

Forslag til forordning

Artikel 6 — stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Hvis luftfartøjsoperatørerne indberetter vanskeligheder med at få adgang til flybrændstoffer, der indeholder bæredygtige flybrændstoffer, i given EU-lufthavn på grund af mangel på passende lufthavnsinfrastruktur til Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (»agenturet«), ***kan*** agenturet anmode EU-lufthavnen om at fremlægge de oplysninger, der er nødvendige for at godtgøre, at den opfylder stk. 1. Den pågældende EU-lufthavn indgiver disse oplysningerne uden unødigt ophold.	Hvis luftfartøjsoperatørerne indberetter vanskeligheder med at få adgang til flybrændstoffer, der indeholder bæredygtige flybrændstoffer, i given EU-lufthavn på grund af mangel på passende lufthavnsinfrastruktur til Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (»agenturet«), ***anmoder*** agenturet***, såfremt det er passende,*** EU-lufthavnen ***eller, hvis det er relevant, lufthavnens forvaltningsorgan*** om at fremlægge de oplysninger, der er nødvendige for at godtgøre, at den opfylder stk. 1. Den pågældende EU-lufthavn ***eller, såfremt det er relevant, lufthavnens forvaltningsorgan*** indgiver disse oplysningerne uden unødigt ophold.

Ændring 59

Forslag til forordning

Artikel 6 — stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
Agenturet vurderer de modtagne oplysninger og underretter Kommissionen, hvis det på grundlag af disse oplysninger kan konkluderes, at EU-lufthavnen ikke opfylder sine forpligtelser. EU-lufthavnene træffer de nødvendige foranstaltninger til at udpege og afhjælpe manglen på passende lufthavnsinfrastruktur ***i løbet af fem*** år efter denne forordnings ikrafttræden ***eller efter det år, hvor de overskrider en af tærsklerne i artikel 3, litra a)***.	Agenturet vurderer de modtagne oplysninger og underretter Kommissionen, hvis det på grundlag af disse oplysninger kan konkluderes, at EU-lufthavnen ***eller, såfremt det er relevant, lufthavnens forvaltningsorgan*** ikke opfylder sine forpligtelser. EU-lufthavnene ***eller, såfremt det er relevant, lufthavnens forvaltningsorgan*** træffer ***alle*** de nødvendige foranstaltninger til at udpege og afhjælpe manglen på passende lufthavnsinfrastruktur ***senest tre*** år efter denne forordnings ikrafttræden.

Ændring 60

Forslag til forordning

Artikel 7 — stk. 1 — indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
Senest den 31. marts hvert rapporteringsår rapporterer luftfartøjsoperatørerne følgende oplysninger til agenturet:	Senest den 31. marts hvert rapporteringsår rapporterer luftfartøjsoperatørerne følgende oplysninger ***for rapporteringsperioden*** til agenturet:

Ændring 61

Forslag til forordning

Artikel 7 — stk. 1 — litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) den samlede mængde flybrændstof, der er påfyldt i hver EU-lufthavn, udtrykt i ton	a) den samlede mængde flybrændstof, der er påfyldt i hver EU-lufthavn, udtrykt i ton ***petroleumsækvivalent***

Ændring 62

Forslag til forordning

Artikel 7 — stk. 1 — litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) det årlige behov for flybrændstof pr. EU-lufthavn udtrykt i ton	b) det årlige behov for flybrændstof pr. EU-lufthavn udtrykt i ton ***petroleumsækvivalent***

Ændring 63

Forslag til forordning

Artikel 7 — stk. 1 — litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) den samlede mængde bæredygtigt flybrændstof købt fra flybrændstofleverandører med henblik på gennemførelse af flyvninger fra EU-lufthavne udtrykt i ton	d) den samlede mængde bæredygtigt flybrændstof købt fra flybrændstofleverandører med henblik på gennemførelse af flyvninger fra EU-lufthavne udtrykt i ton ***petroleumsækvivalent.***

Ændring 64

Forslag til forordning

Artikel 7 — stk. 1 — litra e

Kommissionens forslag	*Ændring*
e) for hvert køb af bæredygtigt flybrændstof navnet på flybrændstofleverandøren, den købte mængde udtrykt i ton, konverteringsteknologien, egenskaberne ved og oprindelsen af de råprodukter, der anvendes til produktionen, og livscyklusemissionerne for det bæredygtige flybrændstof. Hvis et indkøb omfatter bæredygtige flybrændstoffer med varierende egenskaber, skal rapporten indeholde disse oplysninger for hver type bæredygtigt flybrændstof.	e) for hvert køb af bæredygtigt flybrændstof navnet på flybrændstofleverandøren, den købte ***samlede*** mængde udtrykt i ton ***petroleumsækvivalent***, konverteringsteknologien, egenskaberne ved og oprindelsen af de råprodukter, der anvendes til produktionen, og livscyklusemissionerne for det bæredygtige flybrændstof. Hvis et indkøb omfatter bæredygtige flybrændstoffer med varierende egenskaber, skal rapporten indeholde disse oplysninger for hver type bæredygtigt flybrændstof.

Ændring 65

Forslag til forordning

Artikel 8 — stk. 1 — indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
Luftfartøjsoperatører må ikke gøre krav på fordele for anvendelsen af en og samme batch bæredygtige flybrændstoffer under mere end én drivhusgasordning. Sammen med rapporten, jf. artikel 7, forelægger luftfartøjsoperatørerne agenturet:	***Luftfartøjsoperatører er berettigede til at gøre krav på allokeringen af gratis kvoter til påfyldning af bæredygtige flybrændstoffer under ETS, jf. [artikel 3c, stk. 5a] i direktiv 2003/87/EF.*** Luftfartøjsoperatører må ikke gøre krav på fordele for anvendelsen af en og samme batch bæredygtige flybrændstoffer under mere end én drivhusgasordning. Sammen med rapporten, jf. artikel 7, forelægger luftfartøjsoperatørerne agenturet:

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 66

Forslag til forordning

Artikel 8 — stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Med henblik på rapportering om anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer i henhold til bestemmelserne i denne forordnings artikel 7 eller i henhold til en drivhusgasordning forelægger flybrændstofleverandørerne luftfartøjsoperatørerne de relevante oplysninger uden betaling.	Med henblik på rapportering om anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer i henhold til bestemmelserne i denne forordnings artikel 7 eller i henhold til en drivhusgasordning forelægger flybrændstofleverandørerne luftfartøjsoperatørerne de ***for rapporteringsperioden*** relevante oplysninger uden betaling ***senest den 31. januar i hvert rapporteringsår***.

Ændring 67

Forslag til forordning

Artikel 9 — stk. 1 — indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
Senest den 31. ***marts*** hvert rapporteringsår rapporterer flybrændstofleverandørerne følgende oplysninger for rapporteringsperioden i den EU-database, der er omhandlet i artikel 28 i direktiv (EU) 2018/2001:	Senest den 31. ***januar*** hvert rapporteringsår rapporterer flybrændstofleverandørerne følgende oplysninger for rapporteringsperioden i den EU-database, der er omhandlet i artikel 28 i direktiv (EU) 2018/2001:

Ændring 68

Forslag til forordning

Artikel 9 — stk. 1 — litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) den mængde flybrændstof, der er leveret i hver EU-lufthavn	a) den mængde flybrændstof, der er leveret i hver EU-lufthavn***, udtrykt i ton petroleumsækvivalent***

Ændring 69

Forslag til forordning

Artikel 9 — stk. 1 — litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) den mængde bæredygtigt flybrændstof, der er leveret i hver EU-lufthavn, og den mængde af hver type bæredygtigt flybrændstof, jf. litra c), der er leveret	b) den mængde bæredygtigt flybrændstof, der er leveret i hver EU-lufthavn, ***udtrykt i ton petroleumsækvivalent*** og den mængde af hver type bæredygtigt flybrændstof, jf. litra c), der er leveret

Ændring 70

Forslag til forordning

Artikel 9 — stk. 1 — litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) livscyklusemissionerne, råprodukternes oprindelse og konverteringsprocessen for hver type bæredygtigt flybrændstof, der er leveret i EU-lufthavne.	c) livscyklusemissionerne, ***karakteristikaene og*** råprodukternes oprindelse og konverteringsprocessen for hver type bæredygtigt flybrændstof, der er leveret i EU-lufthavne.

Ændring 71

Forslag til forordning

Artikel 9 — stk. 1 — litra c a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ca) hvor det er relevant, den mængde af brint og/eller elektricitet, der leveres i hver EU-lufthavn, udtrykt i ton petroleumsækvivalent.

Ændring 72

Forslag til forordning

Artikel 9 — stk. 1 — litra c b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	cb) det gennemsnitlige aroma-, naftalen- og svovlindhold i flybrændstof for hver batch, som leveres til hver EU-lufthavn.

Ændring 73

Forslag til forordning

Artikel 10 — stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
(1) Medlemsstaterne udpeger den eller de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for at håndhæve anvendelsen af denne forordning og for at pålægge luftfartøjsoperatører, EU-lufthavne og brændstofleverandører bøder. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom.	(1) Medlemsstaterne udpeger den eller***, hvor det er relevant og i overensstemmelse med national ret,*** de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for at håndhæve anvendelsen af denne forordning og for at pålægge luftfartøjsoperatører, EU-lufthavne ***eller, hvor det er relevant, lufthavnens forvaltningsorganer*** og brændstofleverandører bøder. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom.

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 74

Forslag til forordning

Artikel 10 — stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
(2) Agenturet sender de oplysninger, der modtages i henhold til artikel 7 og 9, til medlemsstaternes kompetente myndigheder. Agenturet sender også de kompetente myndigheder aggregerede data for luftfartøjsoperatører og flybrændstofleverandører, for hvilke myndighederne er kompetente i henhold til stk. 3, 4 og 5.	(2) Agenturet sender de oplysninger, der modtages i henhold til artikel 7 og 9, til medlemsstaternes kompetente myndigheder. Agenturet sender også ***den kompetente myndighed eller*** de kompetente myndigheder aggregerede data for luftfartøjsoperatører og flybrændstofleverandører, for hvilke myndighederne er kompetente i henhold til stk. 3, 4 og 5.

Ændring 75

Forslag til forordning

Artikel 10 — stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
(3) De kompetente myndigheder for så vidt angår en luftfartøjsoperatør fastlægges i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 ([16]).	(3) ***Den kompetente myndighed eller*** de kompetente myndigheder for så vidt angår en luftfartøjsoperatør fastlægges i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 ([16]).
([16]) Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 af 5. august 2009 om en liste over luftfartøjsoperatører, som den 1. januar 2006 udførte eller derefter har udført en af luftfartsaktiviteterne i bilag I til direktiv 2003/87/EF.	([16]) Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 af 5. august 2009 om en liste over luftfartøjsoperatører, som den 1. januar 2006 udførte eller derefter har udført en af luftfartsaktiviteterne i bilag I til direktiv 2003/87/EF.

Ændring 76

Forslag til forordning

Artikel 10 — stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
(4) De kompetente myndigheder for så vidt angår EU-lufthavne fastlægges på grundlag af deres respektive territoriale jurisdiktion.	(4) ***Den kompetente myndighed eller*** de kompetente myndigheder for så vidt angår EU-lufthavne fastlægges på grundlag af deres respektive territoriale jurisdiktion.

Ændring 77

Forslag til forordning

Artikel 10 — stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
(5) De kompetente myndigheder for så vidt angår flybrændstofleverandører fastlægges ud fra deres etableringsmedlemsstat.	(5) ***Den kompetente myndigheder eller*** de kompetente myndigheder for så vidt angår flybrændstofleverandører fastlægges ud fra deres etableringsmedlemsstat.

Ændring 78

Forslag til forordning

Artikel 11 — stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
(1) ***Medlemsstaterne*** fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af de bestemmelser, der er vedtaget i medfør af denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning. ***Medlemsstaterne giver*** senest den 31. december 2023 ***Kommissionen meddelelse om*** disse bestemmelser og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.	(1) ***Kommissionen*** fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af de bestemmelser, der er vedtaget i medfør af denne forordning, og ***medlemsstaterne*** træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning. ***Kommissionen overbringer*** senest den 31. december 2023 ***medlemsstaterne*** disse bestemmelser og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.

Ændring 79

Forslag til forordning

Artikel 11 — stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
(2) Medlemsstaterne sikrer, at en luftfartøjsoperatør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 5, pålægges en administrativ bøde. Denne bøde skal være ***mindst*** dobbelt så høj som multiplikationen af den årlige gennemsnitspris for flybrændstof pr. ton og den samlede årlige ikketankede mængde.	(2) Medlemsstaterne sikrer, at en luftfartøjsoperatør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 5, pålægges en administrativ bøde. Denne bøde skal være dobbelt så høj som multiplikationen af den årlige gennemsnitspris for flybrændstof pr. ton og den samlede årlige ikketankede mængde. ***En luftfartøjsoperatør kan undtages fra at blive pålagt en administrativ bøde, hvis den pågældende kan påvise, at den manglende overholdelse af forpligtelserne i artikel 5 skyldes ekstraordinære og uforudsigelige omstændigheder, som den pågældende ikke er herre over, og hvis konsekvenser ikke kunne være undgået, selv om alle rimelige foranstaltninger var blevet truffet.***

Ændring 80

Forslag til forordning

Artikel 11 — stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(2a) Medlemsstaterne sikrer, at en EU-lufthavn eller, hvor det er relevant, en lufthavns forvaltningsorgan, som ikke opfylder forpligtelserne i artikel 6, kan pålægges en administrativ bøde.

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 81

Forslag til forordning

Artikel 11 — stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
(3) Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelen af bæredygtige flybrændstoffer, pålægges en administrativ bøde. Denne bøde skal være mindst dobbelt så høj som multiplikationen af forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for bæredygtigt flybrændstof og for konventionelt flybrændstof pr. ton og den mængde flybrændstoffer, for hvilken minimumsandelen, jf. artikel 4 og bilag I, ikke er overholdt.	(3) Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelen af bæredygtige flybrændstoffer, ***eller en flybrændstofleverandør, der har vist sig at have afgivet vildledende eller fejlagtige oplysninger om det leverede brændstofs karakteristika eller oprindelse,*** pålægges en administrativ bøde. Denne bøde skal være mindst dobbelt så høj som multiplikationen af forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for bæredygtigt flybrændstof og for konventionelt flybrændstof pr. ton og den mængde flybrændstoffer, for hvilken minimumsandelen, jf. artikel 4 og bilag I, ikke er overholdt.

Ændring 82

Forslag til forordning

Artikel 11 — stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
(4) Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelen af syntetiske flybrændstoffer, pålægges en administrativ bøde. Denne bøde skal være ***mindst*** dobbelt så høj som multiplikationen af forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for syntetisk flybrændstof og for konventionelt flybrændstof pr. ton og den mængde flybrændstoffer, for hvilken minimumsandelen, jf. artikel 4 og bilag I, ikke er overholdt.	(4) Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelen af syntetiske flybrændstoffer, pålægges en administrativ bøde. Denne bøde skal være dobbelt så høj som multiplikationen af forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for syntetisk flybrændstof og for konventionelt flybrændstof pr. ton og den mængde flybrændstoffer, for hvilken minimumsandelen, jf. artikel 4 og bilag I, ikke er overholdt.

Ændring 83

Forslag til forordning

Artikel 11 — stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(5a) Medlemsstaterne fastsætter den fornødne retlige og administrative ramme på nationalt niveau for at sikre, at de oplysninger, som brændstofleverandører angiver i EU's database, jf. artikel 28 i direktiv (EU) 2018/2001, er korrekte, verificerede og reviderede.

Ændring 84

Forslag til forordning

Artikel 11 — stk. 6

Kommissionens forslag	*Ændring*
(6) Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, som har akkumuleret en mangel i forhold til forpligtelsen i artikel 4 med hensyn til minimumsandelen af bæredygtige flybrændstoffer eller af syntetiske brændstoffer i en rapporteringsperiode, i den efterfølgende rapporteringsperiode ***forsyner*** markedet med en mængde af det pågældende brændstof svarende til denne mangel i tillæg til dennes forpligtelse i rapporteringsperioden. Opfyldelsen af denne forpligtelse fritager ikke brændstofleverandøren for forpligtelsen til at betale de bøder, der er fastsat i denne artikels stk. 3 og 4.	(6) Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, som har akkumuleret en mangel i forhold til forpligtelsen i artikel 4 med hensyn til minimumsandelen af bæredygtige flybrændstoffer eller af syntetiske brændstoffer i en rapporteringsperiode, ***og hvis det af Kommissionen vurderes, at denne mangel ikke skyldes, at der ikke er tilstrækkelige ressourcer til rådighed,*** i den efterfølgende rapporteringsperiode ***gør sit bedste for at forsyne*** markedet med en mængde af det pågældende brændstof svarende til denne mangel i tillæg til dennes forpligtelse i rapporteringsperioden. Opfyldelsen af denne forpligtelse fritager ikke brændstofleverandøren for forpligtelsen til at betale de bøder, der er fastsat i denne artikels stk. 3 og 4.

Ændring 85

Forslag til forordning

Artikel 11 — stk. 7

Kommissionens forslag	*Ændring*
(7) Medlemsstaterne indfører de nødvendige retlige og administrative rammer for at sikre opfyldelsen af forpligtelserne og inddrivelsen af de administrative bøder. Medlemsstaterne overfører det beløb, der opkræves gennem disse administrative bøder, som et bidrag til ***InvestEU-faciliteten Green Transition Investment med henblik på at supplere EU-garantien***.	(7) Medlemsstaterne indfører de nødvendige retlige og administrative rammer for at sikre opfyldelsen af forpligtelserne og inddrivelsen af de administrative bøder. Medlemsstaterne overfører det beløb, der opkræves gennem disse administrative bøder, som et bidrag til ***den i henhold til artikel 11a oprettede fond for bæredygtig luftfart***.

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 86

Forslag til forordning

Artikel 11 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Artikel 11a
	Fond for bæredygtig luftfart
	1. Der oprettes en fond for bæredygtig luftfart (benævnt »fonden«) for perioden 2023-2050 med henblik på at fremme dekarboniseringen i luftfartssektoren uden at hæmme sektorens yderst integrerede indre marked og navnlig for at støtte investeringer i innovative teknologier og infrastrukturer for produktionen, udbredelsen, udrulningen og oplagringen af bæredygtige flybrændstoffer, andre innovative fremdriftsteknologier til luftfartøjer, herunder brint og elektricitet, forskning i nye motorer og teknologi til direkte luftopsamling, som er en proces, hvor CO_2 opsamles direkte i luften og ikke fra punktkilder, og tiltag for at reducere luftfartens ikke-CO_2-relaterede virkninger. Alle investeringer, som fonden støtter, skal offentliggøres og være forenelige med målene i denne forordning.
	2. Fonden er en integreret del af EU-budgettet og er budgetteret inden for lofterne i FFR. Den opnåede indtægt som følge af de i denne forordning pålagte sanktioner bør allokeres til fonden.
	3. Fonden forvaltes centralt via et EU-organ, hvis ledelsesstruktur og beslutningsprocesser er gennemsigtige og inkluderende, navnlig i forbindelse med udpegelsen af prioriterede områder og fastlæggelsen af kriterier og procedurer for tildeling af tilskud. Relevante interessenter skal spille en passende rådgivende rolle. Alle oplysninger om investeringerne og alle andre relevante oplysninger om fondens funktionsmåde gøres offentligt tilgængelige.

Ændring 87

Forslag til forordning

Artikel 12 — stk. 1 — litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) mængden af bæredygtigt flybrændstof, der er indkøbt af luftfartøjsoperatører på EU-plan til brug på flyvninger, der afgår fra en EU-lufthavn, samlet og for hver EU-lufthavn	a) mængden af bæredygtigt flybrændstof, der er indkøbt af luftfartøjsoperatører på EU-plan til brug på flyvninger, der ***er omfattet af nærværende forordning, og som*** afgår fra en EU-lufthavn, samlet og for hver EU-lufthavn

Ændring 88

Forslag til forordning

Artikel 12 — stk. 1 — litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) mængden af bæredygtigt flybrændstof og syntetisk flybrændstof, der er leveret på EU-plan samlet og for hver EU-lufthavn	b) mængden af bæredygtigt flybrændstof og syntetisk flybrændstof, der er leveret på EU-plan samlet og for hver ***medlemsstat, type af brændstofråprodukter og*** EU-lufthavn

Ændring 89

Forslag til forordning

Artikel 12 — stk. 1 — litra b a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ba) såfremt det er muligt, den mængde bæredygtigt flybrændstof, som luftfartøjsoperatører har leveret og købt i de af Unionens nabolande, som Unionen har indgået en luftfartstrafikaftale med

Ændring 90

Forslag til forordning

Artikel 12 — stk. 1 — litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) markedssituationen, herunder prisoplysninger, og tendenserne inden for produktion og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer i Unionen	c) markedssituationen, herunder prisoplysninger, og tendenserne inden for produktion og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer i Unionen ***og for hver medlemsstat***

Ændring 91

Forslag til forordning

Artikel 12 — stk. 1 — litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) status for lufthavnenes overholdelse af forpligtelserne i artikel 6	d) status for lufthavnenes ***eller, såfremt det er relevant, en lufthavns forvaltningsorgans*** overholdelse af forpligtelserne i artikel 6

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 92

Forslag til forordning

Artikel 12 — stk. 1 — litra e

Kommissionens forslag	*Ændring*
e) overensstemmelsesstatus for hver luftfartøjsoperatør og flybrændstofleverandør, som har en forpligtelse i henhold til denne forordning i rapporteringsperioden	e) overensstemmelsesstatus for hver luftfartøjsoperatør og flybrændstofleverandør, som har en forpligtelse i henhold til denne forordning i rapporteringsperioden***, herunder dem, der er blevet underrettet som luftfartøjsoperatører i henhold til artikel 3, stk. 1, andet led***

Ændring 93

Forslag til forordning

Artikel 12 — stk. 1 — litra f

Kommissionens forslag	*Ændring*
f) oprindelsen af og egenskaberne ved alle bæredygtige flybrændstoffer, der er indkøbt af luftfartøjsoperatører til brug på flyvninger, der afgår fra en EU-lufthavn.	f) oprindelsen af og egenskaberne ved alle bæredygtige flybrændstoffer, der er indkøbt af luftfartøjsoperatører til brug på flyvninger, der ***er omfattet af denne forordning, og som*** afgår fra en EU-lufthavn.

Ændring 94

Forslag til forordning

Artikel 12 — stk. 1 — litra f a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	fa) det gennemsnitlige aroma-, naftalen- og svovlindhold i flybrændstof, der leveres i aggregater på EU-niveau og for hver EU-lufthavn.

Ændring 95

Forslag til forordning

Artikel 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Artikel 12a
	EU-mærkningssystem for luftfartens miljøpræstation
	1. Med henblik på at fremme dekarboniseringen af luftfartssektoren yderligere og på at øge gennemsigtigheden af oplysninger til forbrugerne om luftfartøjsoperatørers miljøpræstation etablerer Kommissionen et omfattende EU-mærkningssystem for luftfartens miljøpræstation, som skal udvikles og gennemføres af EASA og anvendes på luftfartøjsoperatører og kommercielle lufttransportflyvninger, der er omfattet af denne forordning.

Kommissionens forslag	*Ændring*
	2. Kommissionen vedtager senest den 1. januar 2024 en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 13a (ny) som supplement til denne forordning ved at fastsætte detaljerede bestemmelser og tekniske standarder for funktionsmåden af EU's mærkningssystem for luftfartøjers, luftfartøjsoperatørers og kommercielle flyvningers miljøpræstation.

Ændring 96

Forslag til forordning

Artikel 13 — overskrift

Kommissionens forslag	*Ændring*
Overgangsperiode	***Fleksibilitetsmekanisme til fremme af bæredygtige flybrændstoffer***

Ændring 97

Forslag til forordning

Artikel 13 — stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Uanset artikel 4 kan en flybrændstofleverandør ***fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029*** for hver rapporteringsperiode ***levere minimumsandelen*** af bæredygtigt flybrændstof fastsat i bilag I ***som et vægtet gennemsnit af alt det flybrændstof, som denne har leveret til EU-lufthavnene under ét i den pågældende rapporteringsperiode***.	Uanset artikel 4 ***og i en periode på 10 år fra datoen for anvendelse af artikel 4 og 5 og i overensstemmelse med artikel 15*** kan en flybrændstofleverandør for hver rapporteringsperiode ***begrunde sin levering*** af bæredygtigt flybrændstof fastsat i bilag I ***under henvisning til en fleksibilitetsmekanisme til fremme af bæredygtige flybrændstoffer som fastsat i artikel 3, led 16a (nyt)***.

Ændring 98

Forslag til forordning

Artikel 13 — stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Senest den 1. januar 2025 vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13a med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge detaljerede ordninger til gennemførelse af fleksibilitetsmekanismen til fremme af bæredygtige flybrændstoffer, der sikrer lige vilkår og et højt niveau af miljømæssig integritet samt minimerer risikoen for svig, uregelmæssigheder og dobbelttælling. Sådanne detaljerede ordninger, der omfatter elementer fra en book and claim-ordning, kan gøre det muligt at etablere et system for handel med bæredygtige flybrændstoffer, herunder detaljerede regler for registrering, tildeling, opgørelse og rapportering af levering og udbredelse af bæredygtige flybrændstoffer

Torsdag den 7. juli 2022

Ændring 99

Forslag til forordning

Artikel 13 — stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	I den periode, der er anført i stk. 1, overvåger Kommissionen regelmæssigt integriteten og gennemsigtigheden på markedet for bæredygtige flybrændstoffer og trækker, hvor det er relevant, på oplysninger i EU-databasen og andre data, der indberettes til de kompetente myndigheder. Kommissionen undersøger navnlig, hvordan markedet fungerer, herunder markedsvolatilitet og usædvanlig prisudvikling eller handelsadfærd hos markedsdeltagerne, der kan angive mulig monopolistisk adfærd, idet den gør fuld brug af sine beføjelser i henhold til artikel 102 i TEUF for at forhindre, at aktører på markedet misbruger en dominerende markedsposition.

Ændring 100

Forslag til forordning

Artikel 13 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Artikel 13a
	Udøvelse af de delegerede beføjelser
	1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
	2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 12a og 13, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [denne forordnings ikrafttræden].
	3. Den i artikel 12a og 13 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Kommissionens forslag	*Ændring*
	4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
	5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
	6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 12a og 13 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med én måned på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændring 101

Forslag til forordning

Artikel 14 — stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Senest den 1. januar ***2028*** og derefter hvert ***femte*** år forelægger Kommissionens tjenestegrene en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om udviklingen på flybrændstofmarkedet og indvirkningen ***heraf*** på Unionens indre marked for luftfart, herunder ***om en eventuel udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til*** andre energikilder og andre typer syntetiske brændstoffer som defineret i direktivet om vedvarende energi, den mulige revision af minimumsandelene i artikel 4 og bilag I ***og om*** størrelsen af de administrative bøder. Rapporten skal indeholde oplysninger, hvis sådanne ***oplysninger*** foreligger, om udviklingen af en potentiel politisk ramme for udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer på ICAO-niveau. Rapporten skal også indeholde oplysninger om de teknologiske fremskridt inden for forskning og innovation i luftfartsindustrien, som er relevante for bæredygtige flybrændstoffer, herunder med hensyn til reduktion af andre emissioner ***end*** CO2-emissioner. Rapporten ***kan indeholde overvejelser af***, ***hvorvidt denne forordning bør ændres***, ***og i givet fald relevante mulige ændringer*** i overensstemmelse med en potentiel politisk ramme for udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer på ICAO-niveau.	Senest den 1. januar ***2026*** og derefter hvert ***tredje*** år forelægger Kommissionens tjenestegrene en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om ***denne forordnings anvendelse,*** udviklingen på flybrændstofmarkedet og indvirkningen på ***konkurrenceevnen og funktionsmåden for*** Unionens indre marked for luftfart, herunder***, såfremt det er relevant, tilgængelige politiske muligheder for at håndtere*** andre energikilder og andre typer syntetiske brændstoffer som defineret i direktivet om vedvarende energi, ***samtidig med at der tages behørigt hensyn til princippet om teknologineutralitet,*** den mulige revision af ***definitionen af bæredygtige flybrændstoffer og*** minimumsandelene i artikel 4 og bilag I***, forordningens anvendelsesområde og*** størrelsen af de administrative bøder. Rapporten skal indeholde ***en vurdering, som er baseret på tilgængelige*** oplysninger, ***af denne forordnings indvirkning samt dens omfattende indvirkning og samspil med den tilpassede lovramme, der finder anvendelse for sektoren som helhed, på funktionsmåden for det indre marked for luftfart, sektorens konkurrenceevne, eventuelle omlægninger af rejser, som fører til kulstoflækager, de lige konkurrencevilkår på internationalt niveau for luftfartsselskaber og lufthavnsknudepunkter,***

Torsdag den 7. juli 2022

Kommissionens forslag	*Ændring*
	virkningen på luftmobilitet og luftfartsforbindelser, omkostningseffektiviteten af at reducere drivhusgasemissioner, investeringsbehov og socialøkonomiske indvirkninger samt de tilknyttede beskæftigelses- og uddannelsesbehov og, hvis sådanne foreligger, ***oplysninger*** om udviklingen af en potentiel politisk ramme for udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer på ICAO-niveau***. Rapporten skal indeholde detaljerede oplysninger om håndhævelsen af denne forordning***. Rapporten skal også indeholde oplysninger om de teknologiske fremskridt inden for forskning og innovation i luftfartsindustrien, som er relevante for bæredygtige flybrændstoffer, herunder med hensyn til reduktion af andre emissioner CO_2-emissioner ***eller teknologier til direkte luftopsamling.*** Rapporten ***skal***, ***såfremt det er relevant***, ***ledsages af lovgivningsforslag om at ændre denne forordning*** i overensstemmelse med en potentiel politisk ramme for udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer på ICAO-niveau. ***Rapporten skal også specifikt evaluere denne forordnings indvirkning på luftfartsforbindelse for afsidesliggende regioner og øer med dårligere forbindelser, herunder konsekvensen for tilgængeligheden og den økonomiske overkommelighed af lufttransport til og fra disse områder. Kommissionen overvåger, evaluerer og analyserer regelmæssigt tilfælde med brændstoftankering. Kommissionen forelægger hvert år Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med sine konklusioner. Senest tre år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden evaluerer Kommissionen endvidere på grundlag af disse konklusioner bestemmelserne om brændstoftankering og indsender om fornødent et lovgivningsforslag med henblik på ændring heraf.***

Ændring 102

Forslag til forordning

Bilag I

Kommissionens forslag	*Ændring*
Bilag I (mængdemæssige andele)	Bilag I (***EU-harmoniserede*** mængdemæssige andele)
a) Fra den 1. januar 2025 en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 2 %	a) Fra den 1. januar 2025 en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 2 %***, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 0,04 %***
b) Fra den 1. januar 2030 en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på ***5*** %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på ***0,7*** %	b) Fra den 1. januar 2030 en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på ***6*** %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på ***2*** %
c) Fra den 1. januar 2035 en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 20 %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 5 %	c) Fra den 1. januar 2035 en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 20 %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 5 %

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) Fra den 1. januar 2040 en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på ***32*** %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på ***8*** %	d) Fra den 1. januar 2040 en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på ***37*** %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på ***13*** %
e) Fra den 1. januar 2045 en minimum mængdemæssig andel af bæredygtige flybrændstoffer på ***38*** %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på ***11*** %	e) Fra den 1. januar 2045 en minimum mængdemæssig andel af bæredygtige flybrændstoffer på ***54*** %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på ***27*** %
f) Fra den 1. januar 2050 en minimum mængdemæssig andel af bæredygtige flybrændstoffer på ***63*** %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på ***28*** %.	f) Fra den 1. januar 2050 en minimum mængdemæssig andel af bæredygtige flybrændstoffer på ***85*** %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på ***50*** %.

Ændring 103

Forslag til forordning

Bilag II

Kommissionens forslag

Bilag II — Model for luftfartøjsoperatørers rapporter

EU-lufthavn	EU-lufthavnens ICAO-kode	Årligt behov for flybrændstof (ton)	Faktisk påfyldt flybrændstof (ton)	Årlig ikketanket mængde (ton)	Samlet årlig ikketanket mængde (ton)

Ændring

Bilag II — Model for luftfartøjsoperatørers rapporter

EU-lufthavn	EU-lufthavnens ICAO-kode	Årligt behov for flybrændstof (ton ***petroleumsækvivalent***)	Faktisk påfyldt flybrændstof (ton ***petroleumsækvivalent***)	Årlig ikketanket mængde (ton ***petroleumsækvivalent***)	Samlet årlig ikketanket mængde (ton ***petroleumsækvivalent***)

Skema 2

Brændstofleverandør	***Indkøbt mængde (ton petroleumsækvivalent)***	***Konverteringsteknologi***	***Karakteristika***	***Råvarernes oprindelse***	***Livscyklusemissioner***