Donnerstag, 7. Juli 2022

P9_TA(2022)0297

Nachhaltiger Flugkraftstoff (Initiative „ReFuelEU Aviation“) ***I

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 7. Juli 2022 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (COM(2021)0561 — C9-0332/2021 — 2021/0205(COD)) [1]

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

(2023/C 47/34)

Abänderung 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) In den letzten Jahrzehnten hat der Luftverkehr als einer der leistungsfähigsten und dynamischsten Wirtschaftszweige der Union eine entscheidende Rolle sowohl in der Wirtschaft als auch im Alltag der Bürgerinnen und Bürger der Union gespielt. Er stellt insbesondere im Rahmen des Luftfahrtbinnenmarkts der Union einen wichtigen Impulsgeber für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung, Handel und Tourismus, ***aber auch*** für die Verkehrsanbindung und die Mobilität von Unternehmen sowie von Bürgerinnen und Bürgern dar. Die Zunahme des Luftverkehrs hat erheblich zur Verbesserung der Verkehrsanbindungen sowohl innerhalb der Union als auch mit Drittländern beigetragen und ist ein entscheidender Faktor für die Wirtschaft der Union.	(1) In den letzten Jahrzehnten hat der Luftverkehr als einer der leistungsfähigsten und dynamischsten Wirtschaftszweige der Union eine entscheidende Rolle sowohl in der Wirtschaft als auch im Alltag der Bürgerinnen und Bürger der Union gespielt. Er stellt insbesondere im Rahmen des Luftfahrtbinnenmarkts der Union einen wichtigen Impulsgeber für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung, Handel und Tourismus, für die Verkehrsanbindung und die Mobilität von Unternehmen sowie von Bürgerinnen und Bürgern dar ***und zählt zu den wichtigsten Verbindungen zwischen Regionen in äußerster Randlage und dem Festland***. Die Zunahme des Luftverkehrs hat erheblich zur Verbesserung der Verkehrsanbindungen***, zur Förderung der Kohäsion und zur Verringerung der regionalen Unterschiede*** sowohl innerhalb der Union – ***insbesondere in Bezug auf Gebiete in Randlage, Gebiete in äußerster Randlage, dünn besiedelte Gebiete und Inselgebiete*** – als auch mit Drittländern beigetragen und ist ein entscheidender Faktor für die Wirtschaft der Union.

[1] Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 59 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zu interinstitutionellen Verhandlungen an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A9-0199/2022).

Abänderung 2

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) ***Seit*** 2020 ist der Luftverkehr einer der am stärksten von der COVID-19-Krise betroffenen Sektoren. ***Mit*** der ***Aussicht auf ein Ende der Pandemie*** dürfte ***der Luftverkehr*** in den kommenden Jahren allmählich wieder zunehmen und sich mit Erreichen des Vorkrisenniveaus wieder erholen. Gleichzeitig könnte sich der Trend des seit 1990 zu verzeichnenden Anstiegs der Emissionen in diesem Sektor nach Überwindung der Pandemie wieder fortsetzen. Daher ***gilt*** es, sich auf die Zukunft vorzubereiten und dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Anpassungen vorgenommen werden, damit der ***Luftverkehrsmarkt*** weiterhin gut funktioniert, seinen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele der Union leistet und dabei sein hohes Niveau an Konnektivität und Sicherheit aufrechterhält.	(2) ***Die Union ist mit der Verordnung (EU) 2021/1119 die rechtlichen Verpflichtungen eingegangen, bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu senken. Um dies zu erreichen, müssen alle Wirtschaftszweige, einschließlich des Verkehrssektors, rasch Schritte zur Dekarbonisierung unternehmen. Für den Luftfahrtsektor erfordert dies einen starken Ausbau der Produktion, Lieferung und Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe. Seit*** 2020 ist der Luftverkehr einer der am stärksten von der COVID-19-Krise betroffenen Sektoren. Der ***Luftverkehr*** dürfte in den kommenden Jahren allmählich wieder zunehmen und sich mit Erreichen des Vorkrisenniveaus wieder erholen. ***Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation schätzt das jährliche Wachstum in Europa bis 2050 auf bis zu 3 % pro Jahr für den Passagierverkehr und 2,4 % für den Frachtverkehr.*** Gleichzeitig könnte sich der Trend des seit 1990 zu verzeichnenden Anstiegs der Emissionen in diesem Sektor nach Überwindung der Pandemie ***rasch*** wieder fortsetzen. Daher ***ist*** es ***unerlässlich***, sich auf die Zukunft vorzubereiten und dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Anpassungen vorgenommen werden, damit der ***Luftverkehrssektor*** weiterhin gut funktioniert, seinen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele der Union ***vollständig*** leistet und dabei sein hohes Niveau an Konnektivität***, Erschwinglichkeit*** und Sicherheit aufrechterhält.

Abänderung 3

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Entscheidend für das reibungslose Funktionieren des Luftfahrtsektors in der Union sind sein unionsweit grenzüberschreitender Charakter und seine globale Dimension. Der Luftfahrtbinnenmarkt mit seinen einheitlichen Regeln für den Marktzugang und Betriebsbedingungen gehört zu den am stärksten integrierten Sektoren der Union. Die externe Luftverkehrspolitik wird durch Vorschriften geregelt, die auf globaler Ebene von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt wurden, sowie durch umfassende multilaterale oder bilaterale Abkommen zwischen der Union oder ihren Mitgliedstaaten und Drittländern.	(3) Entscheidend für das reibungslose Funktionieren des Luftfahrtsektors in der Union sind sein unionsweit grenzüberschreitender Charakter und seine globale Dimension. Der Luftfahrtbinnenmarkt mit seinen einheitlichen Regeln für den Marktzugang und Betriebsbedingungen gehört zu den am stärksten integrierten Sektoren der Union. Die externe Luftverkehrspolitik ***der Union*** wird durch Vorschriften geregelt, die auf globaler Ebene von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt wurden, sowie durch umfassende multilaterale oder bilaterale Abkommen zwischen der Union oder ihren Mitgliedstaaten und Drittländern. ***Daher ist es wichtig, dass die Union die auf internationaler, multilateraler und bilateraler Ebene unternommenen Anstrengungen unterstützt, um ein hohes Maß an Ehrgeiz und Konvergenz bei der Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe zu fördern und gleichzeitig für gleiche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler Ebene zu sorgen.***

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 4

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Kennzeichnend für den Luftverkehrsmarkt ist ein unionsweit starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren, weshalb gleiche Wettbewerbsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und der Erfolg des Luftverkehrsmarktes und seiner Wirtschaftsakteure beruhen auf einem klaren und harmonisierten politischen Rahmen, in dem Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen und andere Luftfahrtakteure auf der Grundlage ***der Chancengleichheit*** agieren können. ***Marktverzerrungen bergen*** die ***Gefahr***, ***dass*** Luftfahrzeugbetreiber oder Flughäfen gegenüber internen oder externen Wettbewerbern benachteiligt werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass die Luftfahrtbranche an Wettbewerbsfähigkeit verliert und Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen weniger Flugverbindungen zur Verfügung stehen.	(4) Kennzeichnend für den Luftverkehrsmarkt ist ein unionsweit ***und weltweit*** starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren, weshalb gleiche Wettbewerbsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und der Erfolg des Luftverkehrsmarktes und seiner Wirtschaftsakteure beruhen auf einem klaren und harmonisierten politischen Rahmen, in dem Luftfahrzeugbetreiber, Flughäfen und andere Luftfahrtakteure auf der Grundlage ***gleicher Regeln und Chancen*** agieren können***, was zu einem dynamischen Sektor und zu Beschäftigungsmöglichkeiten führt. Flüge innerhalb der EU sind größtenteils Teil globaler Flugrouten, die in einem globalen Markt stattfinden. Das Gleiche gilt für Flugrouten von Drittländern nach Drittländern über europäische Flughäfen. Wo es zu Marktverzerrungen kommt***, ***sind*** Luftfahrzeugbetreiber oder Flughäfen ***der Gefahr ausgesetzt,*** gegenüber internen oder externen Wettbewerbern benachteiligt ***zu*** werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass die Luftfahrtbranche an Wettbewerbsfähigkeit verliert***, wodurch Luftverkehrsunternehmen und Arbeitsplätze gefährdet werden,*** und Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen weniger Flugverbindungen ***und Beförderungsmöglichkeiten*** zur Verfügung stehen.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Insbesondere kommt es darauf an, auf dem Luftverkehrsmarkt der Union für gleiche Wettbewerbsbedingungen in Bezug auf Flugkraftstoff zu sorgen, auf den ein erheblicher Teil der Kosten der Luftfahrzeugbetreiber entfällt. Schwankungen der Kraftstoffpreise können sich erheblich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Luftfahrzeugbetreiber auswirken ***und*** den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen. Bestehen zwischen Flughäfen der Union oder zwischen Flughäfen in der Union und Flughäfen außerhalb der Union Unterschiede bei den Flugkraftstoffpreisen, kann dies Luftfahrzeugbetreiber dazu veranlassen, aus wirtschaftlichen Gründen ihre Betankungsstrategien anpassen. Das so genannte „Tankering" von Flugkraftstoff erhöht den Kraftstoffverbrauch von Luftfahrzeugen und führt zu unnötigen Treibhausgasemissionen. So unterminiert das „Tankering" durch Luftfahrzeugbetreiber die Umweltschutzbemühungen der Union. Luftfahrzeugbetreiber können gegenüber anderen Luftfahrtunternehmen, die ähnliche Strecken bedienen, günstige Flugkraftstoffpreise an ihrer Heimatbasis als Wettbewerbsvorteil ausnutzen, was sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors und die Konnektivität im Luftverkehr ***auswirken*** kann. Mit dieser Verordnung sollten Maßnahmen zur Verhinderung solcher Praktiken festgelegt werden, um unnötige Umweltschäden zu vermeiden und die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb auf dem Luftverkehrsmarkt wiederherzustellen und zu erhalten.	(5) Insbesondere kommt es darauf an, auf dem Luftverkehrsmarkt der Union für gleiche Wettbewerbsbedingungen in Bezug auf Flugkraftstoff zu sorgen, auf den ein erheblicher Teil der Kosten der Luftfahrzeugbetreiber entfällt. Schwankungen der Kraftstoffpreise können sich erheblich auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Luftfahrzeugbetreiber auswirken, den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen ***und die Attraktivität des Luftverkehrssektors und somit die Mobilität mindern, wenn hohe Kraftstoffpreise unmittelbar hohe Preise für Endverbraucher nach sich ziehen***. Bestehen zwischen Flughäfen der Union oder zwischen Flughäfen in der Union und Flughäfen außerhalb der Union Unterschiede bei den Flugkraftstoffpreisen, kann dies Luftfahrzeugbetreiber dazu veranlassen, aus wirtschaftlichen Gründen ihre Betankungsstrategien anpassen. Das so genannte „Tankering" von Flugkraftstoff erhöht den Kraftstoffverbrauch von Luftfahrzeugen und führt zu unnötigen Treibhausgasemissionen. So unterminiert das „Tankering" ***aus wirtschaftlichen Gründen*** durch Luftfahrzeugbetreiber die Umweltschutzbemühungen der Union. Luftfahrzeugbetreiber können gegenüber anderen Luftfahrtunternehmen, die ähnliche Strecken bedienen, günstige Flugkraftstoffpreise an ihrer Heimatbasis als Wettbewerbsvorteil ausnutzen, was sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors ***auswirken*** und ***so zu Marktverzerrungen führen sowie*** die Konnektivität im Luftverkehr ***beeinträchtigen*** kann. Mit dieser Verordnung sollten Maßnahmen zur Verhinderung solcher Praktiken festgelegt werden, um unnötige Umweltschäden zu vermeiden und die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb auf dem Luftverkehrsmarkt wiederherzustellen und zu erhalten. ***Mit dieser Verordnung sollte jedoch auch der Tatsache Rechnung getragen werden, dass „Tankering" zuweilen auch erfolgt, um den Vorschriften für die Kraftstoffsicherheit zu entsprechen, und in solchen Fällen aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Darüber hinaus kann „Tankering" auf einigen Flughäfen die Folge besonderer betrieblicher Schwierigkeiten für Luftfahrzeugbetreiber sein, unter anderem in Form unverhältnismäßig langer Abfertigungszeiten für Flugzeuge oder geringerer Flughafenkapazität zu Spitzenzeiten. Die Kommission sollte daher Fälle von „Tankering" und die eigentlichen Ursachen hierfür genau beobachten, bewerten und untersuchen und gegebenenfalls Legislativvorschläge zur Änderung dieser Verordnung vorlegen.***

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 6

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine nachhaltige Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das sowohl das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme in der Union als auch den Umweltschutz sicherstellt. Die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs erfordert die Einführung von Maßnahmen zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Luftfahrzeugen, die von Flughäfen der Union aus fliegen. Solche Maßnahmen sollten dazu beitragen, dass die Union ihre Klimaziele bis 2030 bzw. 2050 erreicht.	(6) Ein zentrales Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist eine nachhaltige Entwicklung. Voraussetzung dafür ist ein umfassendes Konzept, das sowohl das reibungslose Funktionieren der Verkehrssysteme in der Union ***und die Einhaltung der arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen*** als auch den Umweltschutz sicherstellt. Die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs erfordert die Einführung von Maßnahmen***, auch Wirtschaftsinstrumenten,*** zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Luftfahrzeugen, die von Flughäfen der Union aus fliegen***, und die Entwicklung eines Markts für die Herstellung und Bereitstellung von nachhaltigen Flugkraftstoffen***. Solche Maßnahmen sollten dazu beitragen, dass die Union ihre Klimaziele bis 2030 bzw. 2050 erreicht.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 7

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) In ihrer im Dezember 2020 verabschiedeten Mitteilung über eine Strategie ([10]) für nachhaltige und intelligente Mobilität legt die Kommission dar, wie das Verkehrssystem der EU seinen ökologischen und digitalen Wandel vollziehen und widerstandsfähiger werden kann. Die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors ist vor allem auf kurze Sicht ein notwendiger und anspruchsvoller Prozess. In den letzten Jahrzehnten ***hat*** der durch europäische und nationale Forschungs- und Innovationsprogramme im Bereich der Luftfahrt hervorgebrachte technologische Fortschritt dazu beigetragen, dass die Emissionen deutlich gesenkt wurden. Allerdings wurden die Emissionseinsparungen des Sektors durch das weltweite Wachstum des Luftverkehrs wieder zunichte gemacht. Zwar dürften neue Technologien dazu beitragen, dass sich in den nächsten Jahrzehnten für die Kurzstrecke die Abhängigkeit des Luftverkehrs von fossilen Energieträgern verringert, doch ***die einzige*** Lösung für eine erhebliche Verringerung der CO_2-Emissionen für alle Reichweiten bieten ***bereits*** kurzfristig die nachhaltigen Flugkraftstoffe. Dieses Potenzial bleibt jedoch derzeit weitgehend ungenutzt.	(7) In ihrer im Dezember 2020 verabschiedeten Mitteilung über eine Strategie ([10]) für nachhaltige und intelligente Mobilität legt die Kommission dar, wie das Verkehrssystem der EU seinen ökologischen und digitalen Wandel vollziehen und widerstandsfähiger werden kann. Die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors ist vor allem auf kurze Sicht ein notwendiger und anspruchsvoller Prozess. In den letzten Jahrzehnten ***haben*** der durch europäische und nationale Forschungs- und Innovationsprogramme im Bereich der Luftfahrt hervorgebrachte technologische Fortschritt ***und ein klares Bekenntnis der Branche*** dazu beigetragen, dass die Emissionen deutlich gesenkt wurden. Allerdings wurden die Emissionseinsparungen des Sektors durch das weltweite Wachstum des Luftverkehrs wieder zunichte gemacht. Zwar dürften neue Technologien***, einschließlich der Entwicklung emissionsfreier Luftfahrzeuge mit Strom- oder Wasserstoffantrieb,*** dazu beitragen, dass sich in den nächsten Jahrzehnten für die Kurzstrecke die Abhängigkeit des Luftverkehrs von fossilen Energieträgern verringert, ***und können mittel- und langfristig eine wichtige Rolle im gewerblichen Flugverkehr spielen,*** doch ***eine vielversprechende*** Lösung für eine erhebliche Verringerung der CO_2-Emissionen für alle Reichweiten bieten ***sowohl*** kurzfristig ***als auch mittel- und langfristig*** die nachhaltigen Flugkraftstoffe. Dieses Potenzial bleibt jedoch derzeit weitgehend ungenutzt ***und muss mit Blick auf die weitere Entwicklung und den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe und bei der Erforschung neuer Flugzeugtriebwerke und -technologien langfristig unterstützt werden***.

([10]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020)0789) vom 9.12.2020.

([10]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020)0789) vom 9.12.2020.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 8

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(7a) Der übergeordnete Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ sollte sektorübergreifend über das Energiesystem hinaus umgesetzt werden, also auch im Verkehrssektor, einschließlich der Luftfahrt. Insbesondere sollte der Grundsatz ein wesentlicher Bestandteil bei den Politik-, Planungs- und Investitionsentscheidungen im Zusammenhang mit der Einführung energieeffizienterer Motoren und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und Technologien sein, auch im Hinblick auf die zügige Entwicklung von Luftfahrzeugen, die mit Strom aus erneuerbaren Quellen oder grünem Wasserstoff angetrieben werden.

Abänderung 9

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Nachhaltige Flugkraftstoffe sind flüssige Kraftstoffe, sogenannte Drop-in-Kraftstoffe, die konventionelle Flugkraftstoffe uneingeschränkt ersetzen können und mit bestehenden Flugzeugtriebwerken kompatibel sind. Auf globaler Ebene wurden mehrere Produktionspfade nachhaltiger Flugkraftstoffe für die zivile und militärische Luftfahrt zugelassen. Nachhaltige Flugkraftstoffe sind technologisch einsatzfähig und können bereits sehr kurzfristig eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Emissionen aus dem Luftverkehr spielen. Mittel- und langfristig wird davon ausgegangen, dass sie einen Großteil des Kraftstoffmix für den Luftverkehr ausmachen werden. Darüber hinaus könnten, sofern geeignete internationale Kraftstoffnormen dies begünstigen, nachhaltige Flugkraftstoffe dazu beitragen, den Gehalt an Aromaten des von einem Betreiber eingesetzten Kraftstoffs und damit sonstige Nicht-CO_2-Emissionen zu verringern. Andere ***Alternativen für den Antrieb von Luftfahrzeugen***, wie Strom oder ***flüssiger*** Wasserstoff, dürften — zunächst für die Kurzstrecke — schrittweise zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs beitragen.	(8) Nachhaltige Flugkraftstoffe sind ***Flugkraftstoffe, die*** flüssige Kraftstoffe, sogenannte Drop-in-Kraftstoffe***, umfassen***, die konventionelle Flugkraftstoffe uneingeschränkt ersetzen können und mit bestehenden Flugzeugtriebwerken kompatibel sind***, sowie Wasserstoff und Strom***. Auf globaler Ebene wurden mehrere Produktionspfade nachhaltiger Flugkraftstoffe für die zivile und militärische Luftfahrt zugelassen. Nachhaltige Flugkraftstoffe sind technologisch einsatzfähig und können bereits sehr kurzfristig eine wichtige Rolle bei der Verringerung der Emissionen aus dem Luftverkehr spielen. Mittel- und langfristig wird davon ausgegangen, dass sie einen Großteil des Kraftstoffmix für den Luftverkehr ausmachen werden. Darüber hinaus könnten, sofern geeignete internationale Kraftstoffnormen dies begünstigen ***und die EASA die Entwicklung derartiger Normen unterstützt***, nachhaltige Flugkraftstoffe dazu beitragen, den Gehalt an Aromaten des von einem Betreiber eingesetzten Kraftstoffs und damit sonstige Nicht-CO_2-Emissionen zu verringern. Andere ***nachhaltige Flugkraftstoffe***, wie Strom oder Wasserstoff, ***sind äußerst vielversprechende Technologien und*** dürften — zunächst für die Kurzstrecke — schrittweise zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs beitragen. ***Diese Verordnung wird die wissenschaftliche Entwicklung und den Einsatz dieser Technologien sowie die diesbezüglichen kommerziellen Innovationen weiter beschleunigen, indem es den Wirtschaftsakteuren ermöglicht wird, diese Technologien im Zusammenhang mit dem in dieser Verordnung festgelegten Mandat für nachhaltige Flugkraftstoffe zu berücksichtigen, sobald diese Technologien ausgereift und kommerziell verfügbar sein werden. Dies wird auch die Marktsicherheit und -vorhersehbarkeit erhöhen und als Anreiz für die notwendigen Investitionen in diese neuen Technologien dienen.***

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 10

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Die schrittweise Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe auf dem Luftverkehrsmarkt wird die Kraftstoffkosten der Luftfahrtunternehmen erhöhen, da die entsprechenden Kraftstofftechnologien in der Produktion derzeit teurer sind als die konventioneller Flugkraftstoffe. Dies dürfte die auf dem Luftverkehrsmarkt in Bezug auf Flugkraftstoff bereits bestehenden Wettbewerbsprobleme noch verschärfen und zu weiteren Marktverzerrungen zwischen Luftfahrzeugbetreibern und Flughäfen führen. Mit dieser Verordnung sollen Maßnahmen ergriffen werden, die durch unionsweit harmonisierte Anforderungen verhindern, dass die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors beeinträchtigt.	(9) Die schrittweise Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe auf dem Luftverkehrsmarkt wird die Kraftstoffkosten der Luftfahrtunternehmen erhöhen, da die entsprechenden Kraftstofftechnologien in der Produktion derzeit teurer sind als die konventioneller Flugkraftstoffe. Dies dürfte die auf dem Luftverkehrsmarkt in Bezug auf Flugkraftstoff bereits bestehenden Wettbewerbsprobleme noch verschärfen und zu weiteren Marktverzerrungen zwischen Luftfahrzeugbetreibern und Flughäfen führen***, auch im Rahmen der Umsetzung von CORSIA und den Emissionsregelungen des EHS***. Mit dieser Verordnung sollen Maßnahmen ergriffen werden, die durch unionsweit harmonisierte Anforderungen verhindern, dass die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors beeinträchtigt***, einschließlich gemeinsamer Definitionen und einer gemeinsamen Zielsetzung auf EU-Ebene***.

Abänderung 11

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 10

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

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 12

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(10a) Um Wettbewerbsverzerrungen auf dem internationalen Luftverkehrsmarkt vorzubeugen, die zum Verlust von Verkehrsströmen, die über EU-Flughäfen abgewickelt werden, und zur Verlagerung von CO_2-Emissionen führen könnten, und um einen globalen Markt für nachhaltige Flugkraftstoffe zu schaffen, sollte die Luftfahrtaußenpolitik der Union bei der Umstellung auf die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe eine weltweite Führungsrolle übernehmen, internationale Verhandlungen über die Harmonisierung der Definitionen und Normen für nachhaltige Flugkraftstoffe aufnehmen und die internationale Konvergenz bei den Vorschriften für die Herstellung, Einführung und Verbreitung von nachhaltigen Flugkraftstoffen fördern. Daher ist es wichtig, dass die Union ihre Anstrengungen im Rahmen der ICAO aufrechterhält und sich um ein ehrgeiziges globales System bemüht, das einen globalen Markt für nachhaltige Flugkraftstoffe fördert und für gleiche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler Ebene sorgt. Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten sich daher auf der ICAO-Vollversammlung dafür einsetzen, dass unverzüglich Verhandlungen über einen ehrgeizigen globalen politischen Rahmen auf ICAO-Ebene für die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe aufgenommen werden. Sobald ein solcher globaler politischer Rahmen angenommen ist, sollte die Kommission dafür Sorge tragen, dass die Bestimmungen dieser Verordnung mit dem globalen Rahmen und den internationalen Normen vereinbar und kohärent sind und diese ergänzen, um so eine kohärente Umsetzung und gleiche Wettbewerbsbedingungen auf internationaler Ebene zu gewährleisten. Darüber hinaus sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten darauf hinwirken, dass umfassende multilaterale und bilaterale Luftverkehrsabkommen und Flugdiensteabkommen gleichwertige und verbindliche Bestimmungen über eine Beimischungsvorgabe für die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe enthalten. Darüber hinaus sollte die Kommission regelmäßig prüfen, ob sich die Bestimmungen dieser Verordnung nachteilig auf das Funktionieren des Luftverkehrsbinnenmarkts, die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrssektors, die internationalen gleichen Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen und Flughafendrehkreuze und mögliche Umleitungen, die zu einer Verlagerung von CO_2-Emissionen führen, auswirken, und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen vorschlagen, um diesen negativen Auswirkungen entgegenzuwirken.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 13

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Daher müssen zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 und mit Blick auf deren übergeordnete Ziele einheitliche Vorschriften für den Luftfahrtbinnenmarkt der EU festgelegt werden ***und dabei*** den besonderen Bedürfnissen und Anforderungen dieses Markts Rechnung ***getragen werden***. Die vorliegende Verordnung zielt insbesondere darauf ab, eine Fragmentierung des Luftfahrtmarktes, mögliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen Wirtschaftsakteuren oder unlautere Praktiken von Luftfahrzeugbetreibern zur Vermeidung von Betankungskosten zu verhindern.	(12) Daher müssen zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 und mit Blick auf deren übergeordnete Ziele einheitliche Vorschriften für den Luftfahrtbinnenmarkt der EU festgelegt werden***, wobei*** den besonderen Bedürfnissen und Anforderungen dieses Markts Rechnung ***zu tragen ist und nachhaltige Kraftstoffe im Luftverkehr zu fördern sind***. Die vorliegende Verordnung zielt insbesondere darauf ab, eine Fragmentierung des Luftfahrtmarktes ***in der Union***, mögliche Wettbewerbsverzerrungen zwischen Wirtschaftsakteuren oder unlautere Praktiken von Luftfahrzeugbetreibern zur Vermeidung von Betankungskosten zu verhindern ***und Innovationen und die Produktion in der Union zu fördern. Gezielte Unterstützung und Finanzierung auf europäischer und einzelstaatlicher Ebene sowie Anreize für öffentliche und private Partnerschaften sind erforderlich, um die Einführung nachhaltiger Flugtreibstoffe zu beschleunigen.***

Abänderung 14

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 15

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

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
dem Flugbetrieb an kleinen Flughäfen keine übermäßigen Belastungen auferlegt werden. Deshalb sollte ein Schwellenwert für den jährlichen Passagierflug- und Luftfrachtverkehr festgelegt werden, bei dessen Unterschreitung Flughäfen nicht unter diese Verordnung fallen. Allerdings sollte der Anwendungsbereich der Verordnung mindestens 95 % des gesamten von Flughäfen der Union abgehenden Verkehrs abdecken. Aus denselben Gründen sollte für solche Luftfahrzeugbetreiber ein Schwellenwert festgelegt werden, die nur sehr wenige Abflüge von Flughäfen im Gebiet der EU durchführen und daher ausgenommen werden.	Gebiet der EU abgehenden gewerblichen ***Flugverkehr*** abdecken. Dabei ***sollte als Übergangsphase ein Flexibilitätsmechanismus eingerichtet werden, der auch „Book & Claim"-Elemente enthält, um ein*** den Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmen und Regionen der EU ***zugutekommendes Luftverkehrsnetz zu sichern, für die nötige Flexibilität zu sorgen, damit Kraftstoffanbieter und Fluggesellschaften nachhaltige Flugkraftstoffe auf möglichst kosteneffiziente Weise bereitstellen bzw. vertanken können, und um dem Flugbetrieb an kleinen Flughäfen keine übermäßigen Belastungen aufzuerlegen. Um unzumutbare Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden, sollten die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen nach diesem Übergangszeitraum langfristig gleichermaßen für alle Flughäfen der Union und für gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber gelten, die auf einem Flughafen der Union starten oder landen.***

Abänderung 15

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(15a) Es ist von entscheidender Bedeutung, dass weniger angebundene Gebiete in Europa wie Inselregionen und Gebiete in äußerster Randlage, die oft auf den Luftverkehr als einziges Verkehrsmittel angewiesen sind, nicht unverhältnismäßig durch die sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen beeinträchtigt werden und dass der Zugang dieser Gebiete zu wesentlichen Waren und Dienstleistungen sichergestellt ist. Um zur Wahrung der Luftverkehrsanbindung von Regionen mit weniger alternativen Verkehrsoptionen beizutragen, sollten die möglichen Auswirkungen der Bestimmungen dieser Verordnung auf die Erschwinglichkeit, die Wettbewerbsfähigkeit und mögliche Preiserhöhungen von Flugstrecken, die abgelegene Regionen und andere Gebiete der Union verbinden, berücksichtigt werden.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 16

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 16 a (neu)

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

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 17

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

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
insbesondere mit der Richtlinie (EU) 2018/2001, die unter Berücksichtigung der geringeren Umweltvorteile, des geringeren Treibhausgasminderungspotenzials und der allgemeineren Bedenken hinsichtlich der Nachhaltigkeit solcher Biokraftstoffe Beschränkungen und Obergrenzen für deren Verwendung im Straßen- und Schienenverkehr festlegt. Indirekte Landnutzungsänderungen können nicht nur zu Treibhausgasemissionen führen, die die Emissionseinsparungen einzelner Biokraftstoffe ganz oder teilweise wieder zunichtemachen, sondern stellen auch Risiken für die biologische Vielfalt dar. Dieses Risiko ist dann besonders hoch, wenn es infolge eines deutlichen Anstiegs der Nachfrage möglicherweise zu einer starken Ausweitung der Produktion kommt. Die Nachfrage des Luftfahrtsektors nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen ist derzeit vernachlässigbar, da über 99 % der derzeit verwendeten Flugkraftstoffe fossilen Ursprungs sind. Daher gilt es zu vermeiden, dass mit dieser Verordnung die Verwendung von aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen gefördert und eine potenziell große Nachfrage nach diesen Kraftstoffen geschaffen wird. Mit dem in dieser Verordnung festgelegten Ausschluss von Biokraftstoffen auf Pflanzenbasis von der Förderfähigkeit wird auch das Risiko einer Verlangsamung der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs verringert, das sich andernfalls aus einer Verlagerung von Biokraftstoffen auf Pflanzenbasis vom Straßensektor auf den Luftfahrtsektor ergeben könnte. Die Gefahr einer solchen Verlagerung gilt es unbedingt zu minimieren, da der Straßenverkehr derzeit nach wie vor der bei Weitem umweltschädlichste Verkehrssektor ist.	Daher sollten Kraftstoffe auf der Basis von Futter- und Nahrungsmittelpflanzen nicht gefördert werden. Dieser Ansatz steht im Einklang mit der Politik der Union und insbesondere mit der Richtlinie (EU) 2018/2001, die unter Berücksichtigung der geringeren Umweltvorteile, des geringeren Treibhausgasminderungspotenzials und der allgemeineren Bedenken hinsichtlich der Nachhaltigkeit solcher Biokraftstoffe Beschränkungen und Obergrenzen für deren Verwendung im Straßen- und Schienenverkehr festlegt. Indirekte Landnutzungsänderungen können nicht nur zu Treibhausgasemissionen führen, die die Emissionseinsparungen einzelner Biokraftstoffe ganz oder teilweise wieder zunichtemachen, sondern stellen auch Risiken für die biologische Vielfalt dar. Dieses Risiko ist dann besonders hoch, wenn es infolge eines deutlichen Anstiegs der Nachfrage möglicherweise zu einer starken Ausweitung der Produktion kommt. Die Nachfrage des Luftfahrtsektors nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen ist derzeit vernachlässigbar, da über 99 % der derzeit verwendeten Flugkraftstoffe fossilen Ursprungs sind. Daher gilt es zu vermeiden, dass mit dieser Verordnung die Verwendung von aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen gefördert und eine potenziell große Nachfrage nach diesen Kraftstoffen geschaffen wird. Mit dem in dieser Verordnung festgelegten Ausschluss von Biokraftstoffen auf Pflanzenbasis von der Förderfähigkeit wird auch das Risiko einer Verlangsamung der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs verringert, das sich andernfalls aus einer Verlagerung von Biokraftstoffen auf Pflanzenbasis vom Straßensektor auf den Luftfahrtsektor ergeben könnte. Die Gefahr einer solchen Verlagerung gilt es unbedingt zu minimieren, da der Straßenverkehr derzeit nach wie vor der bei Weitem umweltschädlichste Verkehrssektor ist.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 18

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 17 a (neu)

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

Abänderung 19

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) Damit Akteure der Luftfahrt- und der Kraftstoffbranche ***Sicherheit*** hinsichtlich der Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe im Rahmen dieser Verordnung haben, braucht es einen einzigen, klaren und robusten Nachhaltigkeitsrahmen. Im Sinne der Kohärenz mit anderen einschlägigen Politikbereichen der EU sollte die Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe nach den in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001 ([12]) festgelegten Nachhaltigkeitskriterien festgelegt werden.	(18) Damit Akteure der Luftfahrt- und der Kraftstoffbranche ***Rechtssicherheit und Kontinuität*** hinsichtlich der Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe im Rahmen dieser Verordnung haben, braucht es einen einzigen, klaren und robusten Nachhaltigkeitsrahmen. Im Sinne der Kohärenz mit anderen einschlägigen Politikbereichen der EU sollte die Förderfähigkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe nach den in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001 ([12]) festgelegten Nachhaltigkeitskriterien festgelegt werden.
([12]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=de	([12]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=de

Abänderung 20

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Mit der vorliegenden Verordnung sollte sichergestellt werden, dass im Wettbewerb unter Luftfahrzeugbetreibern im Hinblick auf den Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen Chancengleichheit herrscht. Um Verzerrungen auf dem Flugdienstemarkt zu vermeiden, sollten an allen unter diese Verordnung fallenden Flughäfen der Union gleiche Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen bereitgestellt werden. Wenngleich es dem Markt freisteht, größere Mengen an nachhaltigem Kraftstoff bereitzustellen und zu verwenden, sollte mit dieser Verordnung sichergestellt werden, dass für alle unter die Verordnung fallenden Flughäfen die gleichen Vorgaben für die Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe gelten. ***Sie*** ersetzt alle mittelbar oder unmittelbar auf nationaler oder regionaler Ebene festgelegten Anforderungen, die den Luftfahrzeugbetreibern oder Flugkraftstoffanbietern andere als die in dieser Verordnung festgelegten Vorgaben für den Markthochlauf oder die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe machen. Um einen klaren und berechenbaren Rechtsrahmen zu schaffen und dadurch die Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten und innovativsten Technologien mit Wachstumspotenzial in Hinblick auf den künftigen Bedarf zu fördern, sollten in dieser Verordnung Mindestanteile synthetischer Flugkraftstoffe festgelegt werden, die im Laufe der Zeit schrittweise angehoben werden. Die Festlegung einer speziell für synthetische Flugkraftstoffe geltenden Verpflichtung ist angesichts des erheblichen Dekarbonisierungspotenzials	(19) Mit der vorliegenden Verordnung sollte sichergestellt werden, dass im Wettbewerb unter Luftfahrzeugbetreibern im Hinblick auf den Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen Chancengleichheit herrscht. Um Verzerrungen auf dem Flugdienstemarkt zu vermeiden, sollten an allen unter diese Verordnung fallenden Flughäfen der Union gleiche Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen bereitgestellt werden. Wenngleich es dem Markt freisteht, größere Mengen an nachhaltigem Kraftstoff bereitzustellen und zu verwenden, sollte mit dieser Verordnung sichergestellt werden, dass für alle unter die Verordnung fallenden Flughäfen die gleichen Vorgaben für die Mindestanteile nachhaltiger Flugkraftstoffe gelten. ***Die Verfügbarkeit von Rohstoffen und die Produktionskapazität für nachhaltige Flugkraftstoffe sind nicht unbegrenzt. Eine Situation, in der einige Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene insgesamt höhere Verpflichtungen zur Versorgung mit nachhaltigem Flugkraftstoff einführen würden, wird den Wettbewerb um Rohstoffe gegenüber anderen Verkehrs- und Energiesektoren verstärken und könnte zu Versorgungsengpässen in anderen Regionen führen. Dies würde die Fähigkeit der Luftfahrzeugbetreiber in diesen Regionen beeinträchtigen, die CO_2-Emissionen zu senken, und die Kosten für diese Luftfahrzeugbetreiber durch die Einhaltung des EU-EHS auf ungerechte Weise erhöhen, was zu Marktverzerrungen und einem allgemeinen Wettbewerbsnachteil führen würde. Daher sollte auf EU-Ebene ein***

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
solcher Kraftstoffe und ihrer derzeitigen geschätzten Produktionskosten erforderlich. Synthetische Flugkraftstoffe, die aus Strom aus erneuerbaren Quellen und direkt aus der Luft gewonnenem Kohlenstoff erzeugt werden, können im Vergleich zu konventionellem Flugkraftstoff Emissionseinsparungen von bis zu 100 % erzielen. Auch haben sie erhebliche Vorteile im Vergleich zu anderen Arten nachhaltiger Flugkraftstoffe im Hinblick auf die Ressourceneffizienz (insbesondere den Wasserbedarf) des Produktionsprozesses. Die Produktionskosten synthetischer Flugkraftstoffe werden derzeit jedoch auf das Drei- bis Sechsfache des Marktpreises für konventionelle Flugkraftstoffe geschätzt. Daher sollten in dieser Verordnung Vorgaben speziell für diese Technologie festgelegt werden. Andere Arten synthetischer Kraftstoffe, wie kohlenstoffarme synthetische Kraftstoffe mit großem Treibhausgasminderungspotenzial könnten im Zuge künftiger Überarbeitungen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung aufgenommen werden, sofern diese Kraftstoffe in die ***Erneuerbare-Energien-Richtlinie*** aufgenommen werden.	***gemeinsames Ziel für die Gesamtproduktion und die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe festgelegt werden. Diese Verordnung*** ersetzt alle mittelbar oder unmittelbar auf nationaler oder regionaler Ebene festgelegten Anforderungen, die den Luftfahrzeugbetreibern oder Flugkraftstoffanbietern andere als die in dieser Verordnung festgelegten Vorgaben für den Markthochlauf oder die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe machen. Um einen klaren und berechenbaren Rechtsrahmen zu schaffen und dadurch die Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten und innovativsten Technologien mit Wachstumspotenzial in Hinblick auf den künftigen Bedarf zu fördern, sollten in dieser Verordnung Mindestanteile synthetischer Flugkraftstoffe festgelegt werden, die im Laufe der Zeit schrittweise angehoben werden. Die Festlegung einer speziell für synthetische Flugkraftstoffe geltenden Verpflichtung ist angesichts des erheblichen Dekarbonisierungspotenzials solcher Kraftstoffe und ihrer derzeitigen geschätzten Produktionskosten erforderlich. Synthetische Flugkraftstoffe, die aus Strom aus erneuerbaren Quellen und direkt aus der Luft gewonnenem Kohlenstoff erzeugt werden, können im Vergleich zu konventionellem Flugkraftstoff Emissionseinsparungen von bis zu 100 % erzielen. Auch haben sie erhebliche Vorteile im Vergleich zu anderen Arten nachhaltiger Flugkraftstoffe im Hinblick auf die Ressourceneffizienz (insbesondere den Wasserbedarf) des Produktionsprozesses. Die Produktionskosten synthetischer Flugkraftstoffe werden derzeit jedoch auf das Drei- bis Sechsfache des Marktpreises für konventionelle Flugkraftstoffe geschätzt. Daher sollten in dieser Verordnung Vorgaben speziell für diese Technologie festgelegt werden. Andere Arten synthetischer Kraftstoffe, wie kohlenstoffarme synthetische Kraftstoffe mit großem Treibhausgasminderungspotenzial könnten im Zuge künftiger Überarbeitungen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung aufgenommen werden, sofern diese Kraftstoffe in die ***Richtlinie über Energie aus erneuerbaren Quellen*** aufgenommen werden. ***Darüber hinaus können synthetische Flugkraftstoffe mit aus der Luft gewonnenem CO_2 (Direct Air Capture, DAC) dank ihrer Fähigkeit zur nachhaltigen Kohlenstoffgewinnung eine wichtige Rolle spielen und sollten weiter gefördert werden.***

Abänderung 21

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(19a) Die Verfügbarkeit von Rohstoffen und die Produktionskapazität für nachhaltige Flugkraftstoffe sind nicht unbegrenzt. Ein verstärkter Wettbewerb um begrenzte Rohstoffe könnte zu Versorgungsengpässen und Marktverzerrungen führen und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrssektors insgesamt beeinträchtigen. Um für gleiche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen und eine Fragmentierung des Binnenmarkts zu vermeiden, sollten in der gesamten Union harmonisierte Anforderungen für die Mindestanteile in Bezug auf den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe gelten. Die Mitgliedstaaten können jedoch, während sie dafür Sorge tragen, dass diese EU-weit harmonisierten Mengenanteile gemäß Anhang I erreicht werden, nationale Maßnahmen, unterstützende Strategien und Initiativen ergreifen, die darauf abzielen, das Niveau der Produktion und des Einsatzes nachhaltiger Flugkraftstoffe, einschließlich synthetischer Flugkraftstoffe, in ihrem Hoheitsgebiet zu erhöhen, z. B. durch die Bereitstellung finanzieller Unterstützung. Solche einzelstaatlichen Maßnahmen sollten transparent, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und allgemein gehalten sein und sollten allen Unternehmen offen stehen. Da in dieser Verordnung kein Höchstwert für den Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe festgelegt ist, können Luftfahrtunternehmen und Kraftstoffanbieter darüber hinaus ehrgeizigere Umweltstrategien verfolgen und in ihrem Betriebsnetz unter Vermeidung von „Tankering“ eine größere Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe einsetzen bzw. anbieten. Zu diesem Zweck könnten Luftfahrtunternehmen und Kraftstoffanbieter im Wege vertraglicher Vereinbarungen gegenseitige Verpflichtungen zur Herstellung, Lieferung und zum Kauf im Voraus festgelegter Mengen nachhaltiger Flugkraftstoffe vereinbaren, einschließlich solcher, die über die in Anhang I festgelegten Mindestmengenanteile hinausgehen. Diese vertraglichen Vereinbarungen können auch die Haftung abdecken und die Bedingungen für eine finanzielle Entschädigung im Falle der Nichtlieferung festlegen.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 22

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 19 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(19b) Die Nachfrage der Verbraucher kann eine wichtige Rolle bei der Entwicklung hin zu einer nachhaltigeren Luftfahrt spielen. Damit die Verbraucher eine fundierte Entscheidung treffen können, bedarf es jedoch robusterer, zuverlässigerer, unabhängigerer und harmonisierter Informationen über die Umweltauswirkungen des Fliegens, und zwar im Einklang mit dem Aktionsplan der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Zu diesem Zweck sollte ein umfassendes EU-Kennzeichnungssystem für die Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs geschaffen werden, das den Nutzern von Luftverkehrsdiensten klare, transparente, umfassende, benutzerfreundliche und leicht verständliche Informationen über die Umweltleistung des Luftverkehrs liefert. Dies wird dazu führen, dass Verbraucher fundierte Entscheidungen treffen können, und die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe und andere Nachhaltigkeitsmaßnahmen durch Luftfahrzeugbetreiber weiter fördern. Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) ist bereits für die Umweltzertifizierung von Luftfahrzeugen zuständig und arbeitet mit Interessenträgern zusammen, um ein Umweltkennzeichnungssystem für die Luftfahrt zu entwickeln, das Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugbetreiber und gewerbliche Flüge abdeckt. Die EASA sollte mit der Weiterentwicklung, Umsetzung und Funktionsweise eines solchen Systems beauftragt werden, um für Unabhängigkeit, technische Robustheit und Synergien mit anderen EU-Maßnahmen zu sorgen.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 23

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 20

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(20) Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass der Luftfahrtmarkt erfolgreich ohne Versorgungsengpässe mit dem Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe beliefert werden kann. Daher sollte der Branche für erneuerbare Kraftstoffe eine ausreichende Vorlaufzeit eingeräumt werden, damit sie die entsprechenden Produktionskapazitäten ausbauen kann. Die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe sollte ab 2025 ***verbindlich vorgeschrieben werden***. In diesem Sinne sollten auch die Bedingungen dieser Verordnung über einen langen Zeitraum stabil bleiben, damit auf dem Markt Rechtssicherheit und Berechenbarkeit herrscht und Investitionen dauerhaft in die Produktionskapazität für nachhaltige Flugkraftstoffe gelenkt werden.	(20) Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass der Luftfahrtmarkt erfolgreich ohne Versorgungsengpässe mit dem Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe beliefert werden kann. Daher sollte der Branche für erneuerbare Kraftstoffe eine ausreichende Vorlaufzeit eingeräumt ***und ein Flexibilitätsmechanismus eingerichtet*** werden, damit sie die entsprechenden Produktionskapazitäten ausbauen kann ***und damit die Anbieter von Flugkraftstoffen und Luftfahrzeugbetreiber ihren Verpflichtungen auf die kosteneffizienteste Weise nachkommen können, ohne dass die allgemeinen Umweltziele dieser Verordnung reduziert werden***. Die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe sollte ab 2025 ***erfolgen, wobei die im Flexibilitätsmechanismus für nachhaltige Flugkraftstoffe vorgesehene Flexibilität zu berücksichtigen ist***. In diesem Sinne sollten auch die Bedingungen dieser Verordnung über einen langen Zeitraum stabil bleiben, damit auf dem Markt Rechtssicherheit und Berechenbarkeit herrscht und Investitionen dauerhaft in die Produktionskapazität für nachhaltige Flugkraftstoffe gelenkt werden.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 24

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 21

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(21) Die Einführung und der zunehmende Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe sowie die damit steigenden Kraftstoffkosten auf Flughäfen der Union können zu einer Zunahme von Praktiken wie des „Tankering“ führen. ***„Tankering“-Praktiken*** sind nicht nachhaltig und sollten vermieden werden, da sie die Bemühungen der Union zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs untergraben. Solche Praktiken stehen im Widerspruch zu den Dekarbonisierungszielen für den Luftverkehr, da — bezogen auf einen bestimmten Flug — ein höheres Gewicht des Luftfahrzeugs den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen erhöhen würde. Sie würden auch dazu führen, dass in der EU zwischen Luftfahrzeugbetreibern, aber auch zwischen Flughäfen, keine gleichen Wettbewerbsbedingungen mehr herrschen. Die Luftfahrzeugbetreiber sollten nach dieser Verordnung daher verpflichtet sein, vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union Kraftstoff zu tanken. Die Menge an Kraftstoff, die vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union vertankt wird, sollte der Kraftstoffmenge entsprechen, die für die Durchführung der von diesem Flughafen abgehenden Flüge erforderlich ist, wobei die Kraftstoffsicherheitsvorschriften eingehalten werden müssen. Mit dieser Anforderung wird ein hohes Umweltschutzniveau gewährleistet und gleichzeitig sichergestellt, dass für den Flugbetrieb in der Union Betreiber aus der Union und Drittlandbetreiber gleichen Bedingungen unterliegen. Da in der Verordnung für den Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe an allen Flugkraftstoffen kein Höchstwert festgelegt ist, können Luftfahrtunternehmen und Kraftstoffanbieter ehrgeizigere Umweltstrategien verfolgen und in ihrem Betriebsnetz unter Vermeidung von „Tankering“ eine größere Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe einsetzen bzw. anbieten.	(21) Die Einführung und der zunehmende Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe sowie die damit steigenden Kraftstoffkosten auf Flughäfen der Union können zu einer Zunahme von Praktiken wie des „Tankering“ ***aus wirtschaftlichen Gründen*** führen. ***Praktiken des „Tankering“ aus wirtschaftlichen Gründen*** sind nicht nachhaltig und sollten vermieden werden, da sie die Bemühungen der Union zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Verkehrs untergraben. Solche Praktiken stehen im Widerspruch zu den Dekarbonisierungszielen für den Luftverkehr, da — bezogen auf einen bestimmten Flug — ein höheres Gewicht des Luftfahrzeugs den Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen erhöhen würde. Sie würden auch dazu führen, dass in der EU zwischen Luftfahrzeugbetreibern, aber auch zwischen Flughäfen, keine gleichen Wettbewerbsbedingungen mehr herrschen. Die Luftfahrzeugbetreiber sollten nach dieser Verordnung daher verpflichtet sein, vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union Kraftstoff zu tanken. Die Menge an Kraftstoff, die vor dem Abflug von einem bestimmten Flughafen der Union vertankt wird, sollte der Kraftstoffmenge entsprechen, die für die Durchführung der von diesem Flughafen abgehenden Flüge erforderlich ist, wobei die Kraftstoffsicherheitsvorschriften eingehalten werden müssen. Mit dieser Anforderung wird ein hohes Umweltschutzniveau gewährleistet und gleichzeitig sichergestellt, dass für den Flugbetrieb in der Union Betreiber aus der Union und Drittlandbetreiber gleichen Bedingungen unterliegen. Da in der Verordnung für den Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe an allen Flugkraftstoffen kein Höchstwert festgelegt ist, können Luftfahrtunternehmen und Kraftstoffanbieter ehrgeizigere Umweltstrategien verfolgen und in ihrem Betriebsnetz unter Vermeidung von „Tankering“ eine größere Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe einsetzen bzw. anbieten. ***Um für gleiche Wettbewerbsbedingungen sowohl für Flüge innerhalb der EU als auch für Flüge außerhalb der EU zu sorgen, sollte die Kommission Fälle von „Tankering“ regelmäßig überwachen, bewerten und darüber Bericht erstatten.***

Abänderung 25

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 21 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(21a) Die weitere Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe, die in der Regel geringere Konzentrationen aromatischer Verbindungen und einen geringeren Schwefelgehalt aufweisen, wird dazu beitragen, die Nicht-CO_2-Effekte auf das Klima zu verringern. Eine weitere Senkung des Aromaten- und Schwefelgehalts von Flugkraftstoffen würde die Bildung von Kondensstreifen vermindern, die Luftqualität in der Umgebung von Flughäfen verbessern und die Qualität des Treibstoffs zum Nutzen der Fluggesellschaften erhöhen, sowohl durch die hohe Energiedichte als auch durch die geringeren Wartungskosten aufgrund des niedrigeren Rußgehalts. Die Verringerung des Aromatengehalts von Flugkraftstoffen muss jedoch unter Einhaltung der internationalen Kraftstoffsicherheitsvorschriften und unter Wahrung weltweit gleicher Wettbewerbsbedingungen erfolgen. Daher sollte die EASA den Aromaten- und Schwefelgehalt konventioneller Flugkraftstoffe überwachen. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat bis spätestens 1. Januar 2025 einen Bericht vorlegen, in dem mögliche Maßnahmen zur Optimierung des Aromatengehalts von Flugkraftstoffen, gegebenenfalls einschließlich Legislativvorschlägen und Kraftstoffqualitätsnormen, bewertet werden.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 26

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 21 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(21b) Neben der Klimaerwärmung wirkt sich der Luftverkehr auch negativ auf die Luftqualität aus. Die bedeutendsten Schadstoffe sind Feinstaub (PM), einschließlich ultrafeiner Partikel, Stickoxide (NOX) und flüchtige organische Verbindungen (VOC), wobei einige dieser primären Schadstoffe andere Schadstoffe erzeugen [1a]***. Obwohl die gesundheitlichen Auswirkungen von Feinstaub noch weiter erforscht werden müssen, haben mehrere Studien kurz- und langfristige Auswirkungen der Exposition gegenüber Feinstaub aufgezeigt, darunter Sterblichkeit, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, ischämische Herzkrankheiten und Lungenmorbidität*** [1b]***. Die Luftverschmutzung trägt durch die Schädigung der Ökosysteme auch zum Verlust der biologischen Vielfalt bei.***

[1a] ***EASA, Luftverkehr und Luftverschmutzung: https://www.easa.europa.eu/eaer/topics/adapting-changing-climate/air-quality***

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

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 27

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 22

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(22) ***Flughäfen, die unter diese Verordnung fallen***, ***sollten sicherstellen***, dass alle erforderlichen Infrastrukturen für die Lieferung, Lagerung und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe vorhanden sind, damit der Markthochlauf dieser Flugkraftstoffe nicht behindert wird. Erforderlichenfalls sollte die Agentur von einem Flughafen der Union verlangen können, Informationen darüber vorzulegen, welche Infrastrukturen Luftfahrzeugbetreibern zur Verfügung stehen, damit Vertrieb und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe nahtlos gewährleistet sind. Die Agentur sollte Flughäfen und Luftfahrtunternehmen als gemeinsame Anlaufstelle für den Fall dienen können, dass technische Klarstellungen in Bezug auf die Verfügbarkeit der Kraftstoffinfrastruktur erforderlich sind.	(22) ***Es ist wichtig***, ***sicherzustellen***, dass alle erforderlichen Infrastrukturen für die Lieferung, Lagerung und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe vorhanden sind ***und dass Kraftstoffanbieter ständigen und ununterbrochenen Zugang zu Infrastruktur für Verkehrskraftstoffe haben***, damit der Markthochlauf dieser Flugkraftstoffe nicht behindert wird. ***Diese Verordnung sollte den unterschiedlichen Verwaltungsmodellen für Flughäfen in der Union Rechnung tragen. In diesem Zusammenhang sollten Flughäfen, die unter diese Verordnung fallen, oder gegebenenfalls das zuständige Leitungsorgan, dem der betreffende Mitgliedstaat die zentralen Infrastruktureinrichtungen des Flughafens gemäß Artikel 8 der Richtlinie 96/67/EG des Rates („Bodenabfertigungsrichtlinie“) vorbehalten hat, alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die Infrastruktur bereitzustellen, die für die Lieferung, Lagerung und Vertankung solcher nachhaltigen Flugkraftstoffe und den Zugang der Luftfahrzeugbetreiber zu diesen erforderlich ist. Wird die Verantwortung für die Bereitstellung der Kraftstoffinfrastruktur auf einem Flughafen der Union aufgrund vertraglicher Vereinbarungen letztendlich von einer anderen Stelle als dem Flughafen der Union oder gegebenenfalls dem Leitungsorgan eines Flughafens übernommen, so sollte diese Stelle im Rahmen der vertraglichen Vereinbarung für die Einhaltung der Verpflichtung nach Artikel 6 dieser Verordnung verantwortlich sein.*** Erforderlichenfalls sollte die Agentur von einem Flughafen der Union verlangen können, Informationen darüber vorzulegen, welche Infrastrukturen Luftfahrzeugbetreibern zur Verfügung stehen, damit Vertrieb und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe nahtlos gewährleistet sind. Die Agentur sollte Flughäfen und Luftfahrtunternehmen als gemeinsame Anlaufstelle für den Fall dienen können, dass technische Klarstellungen in Bezug auf die Verfügbarkeit der Kraftstoffinfrastruktur erforderlich sind. ***Sobald elektrische oder wasserstoffbetriebene Luftfahrzeuge ausgereift und kommerziell verfügbar sind, müssen die unter diese Verordnung fallenden Flughäfen alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um eine geeignete Infrastruktur für Wasserstoff und elektrisches Laden für Luftfahrzeuge im Einklang mit dem jeweiligen Einsatzplan des nationalen Strategierahmens gemäß der vorgeschlagenen Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu ermöglichen. Darüber hinaus sollte die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge gemäß Artikel 12 der Verordnung XXX [AFIR-Verordnung] sichergestellt werden.***

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 28

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(22a) Die Versorgung vieler Flughäfen der Union mit Flugkraftstoff erfolgt hauptsächlich über Fernleitungen von Raffinerien oder Mischanlagen, in denen nachhaltige Flugkraftstoffe beigemischt werden müssen, um Sicherheits- und Nachhaltigkeitsvorgaben zu erfüllen. Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um Flugkraftstoffanbietern den ständigen und ununterbrochenen Zugang zur zivilen Infrastruktur für den Transport von Flugkraftstoffen zu ermöglichen, um sowohl konventionelle Flugkraftstoffe als auch Flugkraftstoffe mit Anteilen nachhaltiger Flugkraftstoffe zu liefern. Die Belieferung der Flughäfen der Union mit nachhaltigen Flugkraftstoffen in zur Erfüllung der Bestimmungen von Anhang I ausreichenden Mengen mit anderen Mitteln, etwa durch den Transport von den Raffinerien und Mischanlagen auf der Straße bzw. mittels Lastkraftwagen, ist aus logistischen, praktischen und Kostengründen sowie in Anbetracht der CO_2-Strafe nicht machbar. Es wird unerlässlich sein, diese Fernleitungen zusätzlich zu den Fernleitungen im Besitz von Kraftstoffanbietern, sofern vorhanden, und bereits vorhandenen Bahnanlagen zu nutzen, um die gemäß dieser Verordnung erforderliche Mindestmenge an nachhaltigen Flugkraftstoffen zu liefern.

Abänderung 29

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 24

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(24) Die Luftfahrzeugbetreiber sollten ferner für den Nachweis, dass kein „Tankering“ durchgeführt wurde, verpflichtet werden, jährlich über die tatsächlich an den einzelnen Flughäfen der Union vertankten Mengen Flugkraftstoff Bericht zu erstatten. Die Berichte sollten von unabhängigen Prüfstellen überprüft und der Agentur zur Überwachung und Bewertung der Einhaltung übermittelt werden. Den Prüfstellen sollte zur Feststellung der Richtigkeit des von den Betreibern gemeldeten Jahresbedarfs an Flugkraftstoff ein von der Kommission genehmigtes Instrument zur Verfügung stehen.	(24) Die Luftfahrzeugbetreiber sollten ferner für den Nachweis, dass kein „Tankering“ ***aus wirtschaftlichen Gründen*** durchgeführt wurde, verpflichtet werden, jährlich über die tatsächlich an den einzelnen Flughäfen der Union vertankten Mengen Flugkraftstoff Bericht zu erstatten. Die Berichte sollten von unabhängigen Prüfstellen überprüft und der Agentur zur Überwachung und Bewertung der Einhaltung übermittelt werden. Den Prüfstellen sollte zur Feststellung der Richtigkeit des von den Betreibern gemeldeten Jahresbedarfs an Flugkraftstoff ein von der Kommission genehmigtes Instrument zur Verfügung stehen.

Abänderung 30

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 26 a (neu)

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

Abänderung 31

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 27

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

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 32

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 28

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(28) Zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen im Luftfahrtbinnenmarkt und mit Blick auf die Einhaltung der Klimaschutzziele der Union sollten mit dieser Verordnung wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen eingeführt werden, die bei Nichtbeachtung der Bestimmungen durch Kraftstoffanbieter und Luftfahrzeugbetreiber gegen diese verhängt werden. Die Höhe der Sanktionen muss in einem angemessenen Verhältnis zum Umweltschaden und zur Beeinträchtigung des Wettbewerbs auf dem Binnenmarkt stehen, die durch die Nichteinhaltung verursacht wurden. Bei der Verhängung von Bußgeldern sollten die Behörden die Entwicklung der Preise für Flugkraftstoff und nachhaltigen Flugkraftstoff im Berichtsjahr berücksichtigen.	(28) Zur Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen im Luftfahrtbinnenmarkt und mit Blick auf die Einhaltung der Klimaschutzziele der Union sollten mit dieser Verordnung wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen eingeführt werden, die bei Nichtbeachtung der Bestimmungen durch Kraftstoffanbieter und Luftfahrzeugbetreiber gegen diese verhängt werden. Die Höhe der Sanktionen muss in einem angemessenen Verhältnis zum Umweltschaden und zur Beeinträchtigung des Wettbewerbs auf dem Binnenmarkt stehen, die durch die Nichteinhaltung verursacht wurden. Bei der Verhängung von Bußgeldern ***und anderen Sanktionen*** sollten die Behörden die Entwicklung der Preise für Flugkraftstoff und nachhaltigen Flugkraftstoff im Berichtsjahr berücksichtigen ***und können auch den Grad der Nichteinhaltung einbeziehen, etwa im Fall wiederholter Verstöße***.

Abänderung 33

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 29

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

Abänderung 34

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 29 a (neu)

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

Abänderung 35

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 29 b (neu)

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

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 36

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 29 c (neu)

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

Abänderung 37

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 30

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

Abänderung 38

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 31

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(31) ***Damit die Flugkraftstoffanbieter sowie die Flughäfen der Union*** und ***Luftfahrzeugbetreiber*** eine angemessene Vorlaufzeit haben, um die erforderlichen technologischen und logistischen Investitionen zu tätigen, ***sollte ein Übergangszeitraum von fünf Jahren vorgesehen werden.*** In dieser Phase ***kann als Ausgleich für*** einen geringeren Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe oder die geringere Verfügbarkeit von ***konventionellem Flugkraftstoff*** an ***anderen*** Flughäfen ***Flugkraftstoff mit einem höheren Anteil*** an ***nachhaltigem Flugkraftstoff verwendet*** werden.	(31) ***Es sollte ein Flexibilitätsmechanismus mit einem Übergangszeitraum von zehn Jahren ab dem Geltungsbeginn dieser Verordnung für Kraftstoffanbieter*** und ***Luftfahrzeugbetreiber eingerichtet werden, damit diese*** eine angemessene Vorlaufzeit haben, um die erforderlichen technologischen und logistischen Investitionen zu tätigen. In dieser Phase ***können Elemente eines „Book and Claim"-Systems verwendet werden***, ***das es Flugkraftstoffanbietern ermöglicht, Kraftstoffe mit einem höheren Anteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen zu verwenden, um*** einen geringeren Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe oder die geringere Verfügbarkeit ***konventioneller Flugkraftstoffe auf kleineren oder logistisch eingeschränkten Flughäfen auszugleichen, und das Luftfahrzeugbetreibern den Erwerb eines Zertifikats ermöglicht, das an die Menge der erworbenen nachhaltigen Flugkraftstoffe gebunden ist, wobei gleichzeitig ein hohes Maß an Umweltintegrität sichergestellt wird. Der Flexibilitätsmechanismus würde auch dazu beitragen, die Konnektivität im Luftverkehr zu erhalten, indem verhindert wird, dass weniger gut angebundene europäische Regionen mit weniger alternativen Verkehrsmitteln unverhältnismäßig stark beeinträchtigt werden. Um zu verhindern, dass Marktteilnehmer eine mögliche marktbeherrschende Stellung missbrauchen, sollte die Kommission während dieser Übergangsfrist ihre Wettbewerbsbefugnisse nach Artikel 102 AEUV in vollem Umfang ausschöpfen. Nach diesem Übergangszeitraum von zehn Jahren sollten an allen unter diese Verordnung fallenden Flughäfen der Union gleiche Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen bereitgestellt werden, um unzumutbare Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden.***

Abänderung 39

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 31 a (neu)

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

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 40

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 31 b (neu)

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

Abänderung 41

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Überschrift

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Gegenstand	Gegenstand ***und Ziel***

Abänderung 42

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1

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

Abänderung 43

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
— „Flughafen der Union“ (Union airport): ein Flughafen im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([13]), ***auf dem im Berichtszeitraum mehr als eine Million Fluggäste oder über 100 000 Tonnen Fracht befördert wurden und*** der sich nicht in einem in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union aufgeführten Gebiet in äußerster Randlage befindet;	— „Flughafen der Union“ (Union airport): ein Flughafen im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([13]), der sich nicht in einem in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union aufgeführten Gebiet in äußerster Randlage befindet***, oder ein Flughafen in einem Gebiet in äußerster Randlage, der der Kommission, der Agentur und den zuständigen Behörden als Flughafen der Union gemeldet wurde***;
([13]) Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte.	([13]) Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte.

Abänderung 44

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
— „Luftfahrzeugbetreiber“ (aircraft operator): eine Person, die im Berichtszeitraum mindestens ***729*** Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union durchgeführt hat, oder, wenn die Identität der Person unbekannt ist, der Eigentümer des Luftfahrzeugs;	— „Luftfahrzeugbetreiber“ (aircraft operator): eine Person, die im Berichtszeitraum mindestens ***52*** Flüge im gewerblichen Luftverkehr von Flughäfen der Union durchgeführt hat, oder, wenn die Identität der Person unbekannt ist, der Eigentümer des Luftfahrzeugs***, oder eine Person, die Luftverkehrsflüge von einem Flughafen in der Union durchgeführt hat, die bei der Kommission beantragt hat, für die Zwecke dieser Verordnung als Luftfahrzeugbetreiber behandelt zu werden, und die die Kommission, die Agentur und die zuständigen Behörden entsprechend unterrichtet hat***;

Abänderung 45

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Spiegelstrich 2 a (neu)

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

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 46

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Spiegelstrich 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
— „Nachhaltiger Flugkraftstoff“ (sustainable aviation fuel, SAF): ***sogenannte Drop-in-Flugkraftstoffe***, bei denen es sich entweder um synthetische Flugkraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder um Biokraftstoffe handelt, die aus den in Anhang IX Teil B jener Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden und die Nachhaltigkeitskriterien sowie die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen nach Artikel 29 Absätze 2 bis 7 jener Richtlinie erfüllen und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind;	— „Nachhaltiger Flugkraftstoff“ (sustainable aviation fuel, SAF): ***Flugkraftstoffe***, bei denen es sich entweder um synthetische Flugkraftstoffe, ***flüssige und gasförmige Kraftstoffe, die aus Gas aus der Abfallverarbeitung und Abgas nicht erneuerbaren Ursprungs hergestellt werden, die zwangsläufig und unbeabsichtigt infolge der Produktionsprozesse in Industrieanlagen gemäß Artikel 2 Absatz 2 Nummer 35 der Richtlinie (EU) 2018/2001 entstehen und die den Schwellenwert für die Einsparung von Treibhausgasemissionen gemäß Artikel 25 Absatz 2 Unterabsatz 2 der genannten Richtlinie einhalten,*** fortschrittliche Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 34 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder um Biokraftstoffe handelt, die aus den in Anhang IX Teil B jener Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden und die Nachhaltigkeitskriterien sowie die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen nach Artikel 29 Absätze 2 bis 7 jener Richtlinie erfüllen und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind; ***Bis zum 31. Dezember 2034 können nachhaltige Flugkraftstoffe Biokraftstoffe umfassen, die die Nachhaltigkeitskriterien sowie die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen gemäß Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen und gemäß Artikel 30 jener Richtlinie zertifiziert sind, ausgenommen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen gewonnene Biokraftstoffe gemäß Artikel 2 Absatz 2 Nummer 40 jener Richtlinie;***

Abänderung 47

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Spiegelstrich 8

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

Abänderung 48

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Spiegelstrich 9 a (neu)

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

Abänderung 49

Vorschlag für eine Verordnung

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

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

Abänderung 50

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Spiegelstrich 13

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

Abänderung 51

Vorschlag für eine Verordnung

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

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

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 52

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Flugkraftstoffanbieter stellen sicher, dass jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an jedem Flughafen der Union zur Verfügung gestellt wird, einen Mindestanteil an nachhaltigem Flugkraftstoff enthält, einschließlich eines Mindestanteils an synthetischem Flugkraftstoff entsprechend den in Anhang I festgelegten Werten und Anwendungszeitpunkten.	***Unbeschadet des Artikels 13*** stellen ***die Flugkraftstoffanbieter*** sicher, dass jeder Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an jedem Flughafen der Union zur Verfügung gestellt wird, einen Mindestanteil an nachhaltigem Flugkraftstoff enthält, einschließlich eines Mindestanteils an synthetischem Flugkraftstoff entsprechend den in Anhang I festgelegten Werten und Anwendungszeitpunkten.

Abänderung 134

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Die folgenden nachhaltigen Flugkraftstoffe werden von der Berechnung der Mindestanteile an nachhaltigen Flugkraftstoffen gemäß Anhang I ausgenommen:
	Nachhaltige Flugkraftstoffe, die aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen, Zwischenfrüchten, Palmfettsäuredestillat und allen aus Palmen und Soja gewonnenen Materialien und Soapstock und seinen Derivaten hergestellt werden.

Abänderung 53

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 2

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

Abänderung 54

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 2 a (neu)

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

Abänderung 55

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 1

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

Abänderung 56

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Überschrift

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Verpflichtung ***der Flughäfen*** der ***Union zur Bereitstellung*** der ***Infrastruktur***	Verpflichtung ***zur Bereitstellung*** der ***Infrastruktur an Flughäfen*** der ***Union***

Abänderung 57

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Flughäfen der Union ***ergreifen*** die erforderlichen Maßnahmen, damit Luftfahrzeugbetreiber Zugang zu Flugkraftstoffen haben, die nachhaltige Flugkraftstoffe zu den in Anhang I angegebenen Anteilen enthalten, und sorgen für die Infrastruktur, die für die Lieferung, Lagerung und Vertankung solcher Kraftstoffe erforderlich ist.	Die Flughäfen der Union ***oder gegebenenfalls*** die ***Leitungsorgane der Flughäfen ergreifen alle*** erforderlichen Maßnahmen, damit Luftfahrzeugbetreiber Zugang zu Flugkraftstoffen haben, die nachhaltige Flugkraftstoffe zu den in Anhang I angegebenen Anteilen enthalten, und sorgen für die Infrastruktur, die für die Lieferung, Lagerung und Vertankung solcher Kraftstoffe erforderlich ist***, einschließlich einer angemessenen Infrastruktur für die Wasserstoffbetankung und das elektrische Aufladen von Luftfahrzeugen, die der Verbreitung dieser Luftfahrzeuge entspricht, im Einklang mit dem jeweiligen Einsatzplan des nationalen Strategierahmens gemäß Artikel 13 Buchstabe l der Verordnung […] über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe [AFIR]***.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 58

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Absatz 2

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

Abänderung 59

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Absatz 3

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

Abänderung 60

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 1 — Einleitung

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

Abänderung 61

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 1 — Buchstabe a

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

Abänderung 62

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 1 — Buchstabe b

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

Abänderung 63

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 1 — Buchstabe d

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

Abänderung 64

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 1 — Buchstabe e

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

Abänderung 65

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 — Absatz 1 — Einleitung

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

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 66

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 — Absatz 2

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

Abänderung 67

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 — Absatz 1 — Einleitung

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

Abänderung 68

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 Absatz 1 — Buchstabe a

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

Abänderung 69

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 Absatz 1 — Buchstabe b

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

Abänderung 70

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 Absatz 1 — Buchstabe c

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

Abänderung 71

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 Absatz 1 — Buchstabe c a (neu)

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

Abänderung 72

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 Absatz 1 — Buchstabe c b (neu)

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

Abänderung 73

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 — Absatz 1

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

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 74

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 — Absatz 2

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

Abänderung 75

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Die für einen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Behörden werden nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission ([16]) bestimmt.	(3) Die für einen Luftfahrzeugbetreiber ***zuständige Behörde bzw. die*** zuständigen Behörden ***wird bzw.*** werden nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission ([16]) bestimmt.
([16]) Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission vom 5. August 2009 über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG nachgekommen sind, mit Angabe des für die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaats.	([16]) Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission vom 5. August 2009 über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG nachgekommen sind, mit Angabe des für die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaats.

Abänderung 76

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 — Absatz 4

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

Abänderung 77

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 — Absatz 5

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

Abänderung 78

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Absatz 1

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

Abänderung 79

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Luftfahrzeugbetreiber, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 5 nicht nachkommen, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen mindestens doppelt so hoch sein wie das Produkt aus dem jährlichen Durchschnittspreis für Flugkraftstoff pro Tonne und der jährlichen nicht vertankten Gesamtmenge.	(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass gegen Luftfahrzeugbetreiber, die ihren Verpflichtungen nach Artikel 5 nicht nachkommen, Bußgelder verhängt werden. Diese Bußgelder müssen doppelt so hoch sein wie das Produkt aus dem jährlichen Durchschnittspreis für Flugkraftstoff pro Tonne und der jährlichen nicht vertankten Gesamtmenge. ***Ein Luftfahrzeugbetreiber kann von einer Bußgeldzahlung befreit werden, wenn er nachweisen kann, dass seine Nichteinhaltung der Verpflichtungen gemäß Artikel 5 auf außergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände zurückzuführen ist, die sich seiner Kontrolle entziehen und deren Auswirkungen sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären***.

Abänderung 80

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Absatz 2 a (neu)

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

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 81

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Absatz 3

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

Abänderung 82

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Absatz 4

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

Abänderung 83

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Absatz 5 a (neu)

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

Abänderung 84

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Absatz 6

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

Abänderung 85

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Absatz 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Die Mitgliedstaaten ***verfügen*** über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene, um zu gewährleisten, dass die Verpflichtungen erfüllt und die Bußgelder eingezogen werden. Die Mitgliedstaaten überweisen den über diese Bußgelder eingenommenen Betrag als Beitrag ***zur Aufstokkung der EU-Garantie im Rahmen der Investitionsfazilität „InvestEU“*** für ***den grünen Wandel***.	(7) Die Mitgliedstaaten ***müssen*** über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene ***verfügen***, um zu gewährleisten, dass die Verpflichtungen erfüllt und die Bußgelder eingezogen werden. Die Mitgliedstaaten überweisen den über diese Bußgelder eingenommenen Betrag als Beitrag ***zu dem gemäß Artikel 11a eingerichteten Fonds*** für ***einen nachhaltigen Flugverkehr***.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 86

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 11a
	Fonds für einen nachhaltigen Flugverkehr
	(1) Für den Zeitraum von 2023 bis 2050 wird ein Fonds für einen nachhaltigen Flugverkehr (im Folgenden „der Fonds") eingerichtet, um die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors voranzutreiben, ohne dessen hochgradig integrierten Binnenmarkt zu behindern, und um insbesondere Investitionen in innovative Technologien und Infrastrukturen für die Herstellung, die Markteinführung, den Einsatz und die Lagerung nachhaltiger Flugkraftstoffe und anderer innovativer Antriebstechnologien für Luftfahrzeuge, einschließlich Wasserstoff und Strom, die Erforschung von neuen Motoren und Technologien, mit denen CO_2 direkt aus der Luft statt von Punktquellen entnommen werden kann, sowie Anstrengungen zur Minderung der nicht CO_2-bezogenen Auswirkungen des Luftverkehrs zu fördern. Alle aus dem Fonds geförderten Investitionen werden veröffentlicht und müssen mit den Zielen dieser Verordnung in Einklang stehen.
	(2) Der Fonds ist ein integraler Bestandteil des EU-Haushalts und wird vollständig innerhalb der Obergrenzen des MFR mit Mitteln ausgestattet. Die Einnahmen aus den gemäß dieser Verordnung verhängten Sanktionen sollten dem Fonds zugewiesen werden.
	(3) Der Fonds wird zentral über eine Einrichtung der Union verwaltet, deren Leitungsstruktur und Beschlussfassungsverfahren transparent und inklusiv sind, insbesondere bei der Festlegung der prioritären Bereiche, Kriterien und Verfahren für die Vergabe von Finanzhilfen. Den einschlägigen Interessenträgern kommt eine angemessene beratende Funktion zu. Sämtliche Informationen über die Investitionen und alle sonstigen relevanten Informationen über die Funktionsweise des Fonds werden öffentlich zugänglich gemacht.

Abänderung 87

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 1 — Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) Die Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe, die auf Unionsebene insgesamt von Luftfahrzeugbetreibern für Flüge von einem Flughafen der Union und aufgeschlüsselt nach Flughäfen der Union gekauft wurde,	a) Die Menge nachhaltiger Flugkraftstoffe, die auf Unionsebene insgesamt von Luftfahrzeugbetreibern für ***unter diese Verordnung fallende*** Flüge von einem Flughafen der Union und aufgeschlüsselt nach Flughäfen der Union gekauft wurde,

Abänderung 88

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 1 — Buchstabe b

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

Abänderung 89

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 1 — Buchstabe b a (neu)

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

Abänderung 90

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 1 — Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) die Marktlage, einschließlich Preisinformationen, und Trends bei der Erzeugung und Verwendung von nachhaltigem Flugkraftstoff in der Union,	c) die Marktlage, einschließlich Preisinformationen, und Trends bei der Erzeugung und Verwendung von nachhaltigem Flugkraftstoff in der Union ***und je Mitgliedstaat***,

Abänderung 91

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 1 — Buchstabe d

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

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 92

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 1 — Buchstabe e

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

Abänderung 93

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 1 — Buchstabe f

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

Abänderung 94

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 1 — Buchstabe f a (neu)

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

Abänderung 95

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 12a
	Kennzeichnungssystem der Union für die Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs
	(1) Um die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors weiter zu fördern und die Transparenz der Verbraucherinformationen über die Umweltleistung von Luftfahrzeugbetreibern zu erhöhen, richtet die Kommission ein umfassendes Kennzeichnungssystem der Union für die Umweltleistung des Luftverkehrs ein, das von der EASA entwickelt und umgesetzt werden soll und das auf Luftfahrzeugbetreiber und Flüge im gewerblichen Luftverkehr angewandt wird, die unter diese Verordnung fallen.

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

Abänderung 96

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Überschrift

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Übergangsfrist	***Flexibilitätsmechanismus für nachhaltige Flugkraftstoffe***

Abänderung 97

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Abweichend von Artikel 4 ***kann ein Flugkraftstoffanbieter vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029 für jeden Berichtszeitraum für den in Anhang I aufgeführten Mindestanteil nachhaltigen Flugkraftstoffs einen gewichteten Durchschnittswert des von ihm in dem betreffenden Berichtszeitraum insgesamt an den Flughäfen der Union bereitgestellten Flugkraftstoffs ansetzen***.	Abweichend von Artikel 4 ***und während eines Zeitraums von zehn Jahren ab dem in Artikel 15 vorgesehenen Zeitpunkt der Anwendung der Artikel 4 und 5 kann ein Flugkraftstoffanbieter für jeden Berichtszeitraum seine Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe gemäß Anhang I mit einem Flexibilitätsmechanismus für nachhaltige Flugkraftstoffe im Sinne von Artikel 3 Spiegelstrich 16a (neu) begründen***.

Abänderung 98

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Bis zum 1. Januar 2025 erlässt die Kommission gemäß Artikel 13a delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung, mit denen detaillierte Regelungen für den Flexibilitätsmechanismus für nachhaltige Flugkraftstoffe festgelegt, gleiche Wettbewerbsbedingungen und ein hohes Maß an Umweltintegrität sichergestellt und das Risiko von Betrug, Unregelmäßigkeiten und Doppelbeantragung minimiert werden. Solche detaillierten Regelungen, die Elemente einer „Book & Claim"-Regelung enthalten, können die Einrichtung eines Systems der Handelbarkeit nachhaltiger Flugkraftstoffe ermöglichen, einschließlich detaillierter Vorschriften für die Registrierung, Zuteilung, Verbuchung und Berichterstattung über die Bereitstellung und Vertankung nachhaltiger Flugkraftstoffe.

Donnerstag, 7. Juli 2022

Abänderung 99

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 b (neu)

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

Abänderung 100

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 13a
	Ausübung der Befugnisübertragung
	(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
	(2) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 12a und Artikel 13 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab [Inkrafttreten dieser Verordnung] übertragen.
	(3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 12 und 13 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission in Einklang mit den Grundsätzen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden, die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen.
	(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
	(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 12a und 13 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um einen Monat verlängert.

Abänderung 101

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Bis zum 1. Januar ***2028*** und danach alle ***fünf*** Jahre legen die Kommissionsdienststellen dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Entwicklung des Flugkraftstoffmarkts und dessen Auswirkungen auf ***den Luftfahrtbinnenmarkt*** der Union vor, unter anderem ***über die mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung*** auf andere Energiequellen und andere Arten synthetischer Kraftstoffe ***gemäß*** der Richtlinie über ***erneuerbare Energien***, ***über*** die mögliche Überarbeitung der Mindestanteile ***in*** Artikel 4 und Anhang I ***sowie über*** die Höhe der Bußgelder. Der Bericht muss, soweit verfügbar, Informationen über die Entwicklung eines potenziellen Strategierahmens für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene enthalten. Der Bericht muss zudem Angaben über technologische Fortschritte im Bereich Forschung und Innovation in der Luftfahrtbranche, die für nachhaltige Flugkraftstoffe relevant sind, auch im Hinblick auf die Verringerung der Nicht-CO_2-Emissionen ***enthalten. In dem Bericht können Überlegungen dazu angestellt werden, ob diese Verordnung geändert*** werden ***sollte, und gegebenenfalls Optionen für Änderungen*** im Einklang mit einem potenziellen Strategierahmen für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene ***dargelegt*** werden.	Bis zum 1. Januar ***2026*** und danach alle ***drei*** Jahre legen die Kommissionsdienststellen dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die ***Anwendung dieser Verordnung, die*** Entwicklung des Flugkraftstoffmarkts und dessen Auswirkungen auf ***die Wettbewerbsfähigkeit und das Funktionieren des Luftfahrtbinnenmarkts*** der Union vor, unter anderem ***gegebenenfalls im Hinblick auf verfügbare politische Optionen in Bezug*** auf andere Energiequellen und andere Arten synthetischer Kraftstoffe ***im Sinne*** der Richtlinie über ***Energie aus erneuerbaren Quellen***, ***wobei der Grundsatz der Technologieneutralität,*** die mögliche Überarbeitung der ***Definition nachhaltiger Flugkraftstoffe und der*** Mindestanteile ***nach*** Artikel 4 und Anhang I***, der Anwendungsbereich dieser Verordnung und*** die Höhe der Bußgelder ***gebührend zu berücksichtigen sind***. Der Bericht muss ***eine auf den verfügbaren Informationen beruhende Bewertung der Auswirkungen dieser Verordnung sowie ihrer umfassenden Auswirkungen und ihr Zusammenspiel mit dem für den gesamten Sektor geltenden angepassten Rechtsrahmen auf das Funktionieren des Luftverkehrsbinnenmarkts, die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors, mögliche Umleitungen, die zu einer Verlagerung von CO_2-Emissionen führen, die internationalen gleichen Wettbewerbsbedingungen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen und Flughafendrehkreuze, die***

Donnerstag, 7. Juli 2022

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Auswirkungen auf die Mobilität und Konnektivität im Luftverkehr, die Kostenwirksamkeit der Reduktion von Treibhausgasemissionen, den Investitionsbedarf und die sozioökonomischen Auswirkungen sowie den damit zusammenhängenden Arbeitskräfte- und Ausbildungsbedarf sowie, soweit verfügbar, Informationen über die Entwicklung eines potenziellen Strategierahmens für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene enthalten. Der Bericht muss ***ausführliche Informationen über die Durchführung dieser Verordnung enthalten. Der Bericht muss*** zudem Angaben über technologische Fortschritte im Bereich Forschung und Innovation in der Luftfahrtbranche, die für nachhaltige Flugkraftstoffe relevant sind, auch im Hinblick auf die Verringerung der Nicht-CO_2-Emissionen ***und Technologien für die Entnahme von CO_2 direkt aus der Luft (Direct Air Capture, DAC) enthalten. Dem Bericht*** werden ***gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge für eine etwaige Änderung dieser Verordnung beigefügt, und zwar*** im Einklang mit einem potenziellen Strategierahmen für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe auf ICAO-Ebene***. In dem Bericht werden auch insbesondere die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Luftverkehrsanbindung weniger gut angebundener abgelegener Gebiete und Inseln bewertet, einschließlich ihrer Auswirkungen auf die Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit des Luftverkehrs von und nach diesen Gebieten. Die Kommission überwacht, bewertet und untersucht regelmäßig Fälle von „Tankering“. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat jedes Jahr einen Bericht mit ihren Ergebnissen vor. Spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung bewertet die Kommission auf der Grundlage dieser Ergebnisse die Bestimmungen in Bezug auf „Tankering“ und legt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zur Änderung dieser Bestimmungen vor.***

Abänderung 102

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Anhang I (Volumenanteile)	Anhang I (***auf EU-Ebene harmonisierte*** Volumenanteile)
(a) Ab dem 1. Januar 2025 ein Mindestanteil von 2 % SAF.	(a) Ab dem 1. Januar 2025 ein Mindestanteil von 2 % SAF***, davon mindestens 0,04 % synthetische Kraftstoffe.***
(b) Ab dem 1. Januar 2030 ein Mindestvolumenanteil von ***5*** % SAF, davon mindestens ***0,7*** % synthetische Flugkraftstoffe.	(b) Ab dem 1. Januar 2030 ein Mindestvolumenanteil von ***6*** % SAF, davon mindestens ***2*** % synthetische Flugkraftstoffe.
(c) Ab dem 1. Januar 2035 ein Mindestvolumenanteil von 20 % SAF, davon mindestens 5 % synthetische Flugkraftstoffe.	(c) Ab dem 1. Januar 2035 ein Mindestvolumenanteil von 20 % SAF, davon mindestens 5 % synthetische Flugkraftstoffe.

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(d) Ab dem 1. Januar 2040 ein Mindestvolumenanteil von ***32*** % SAF, davon mindestens ***8*** % synthetische Flugkraftstoffe.	(d) Ab dem 1. Januar 2040 ein Mindestvolumenanteil von ***37*** % SAF, davon mindestens ***13*** % synthetische Flugkraftstoffe.
(e) Ab dem 1. Januar 2045 ein Mindestvolumenanteil von ***38*** % SAF, davon mindestens ***11*** % synthetische Flugkraftstoffe.	(e) Ab dem 1. Januar 2045 ein Mindestvolumenanteil von ***54*** % SAF, davon mindestens ***27*** % synthetische Flugkraftstoffe.
(f) Ab dem 1. Januar 2050 ein Mindestvolumenanteil von ***63*** % SAF, davon mindestens ***28*** % synthetische Flugkraftstoffe.	(f) Ab dem 1. Januar 2050 ein Mindestvolumenanteil von ***85*** % SAF, davon mindestens ***50*** % synthetische Flugkraftstoffe.

Abänderung 103

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II

Vorschlag der Kommission

Anhang II — Muster für die Berichte der Luftfahrzeugbetreiber

Flughafen der Union	ICAO-Code des Flughafens der Union	Jahresbedarf an Flugkraftstoff (Tonnen)	Tatsächlich vertankter Flugkraftstoff (Tonnen)	Jährliche nicht vertankte Menge (Tonnen)	Jährliche nicht vertankte Gesamtmenge (Tonnen)

Geänderter Text

Anhang II — Muster für die Berichte der Luftfahrzeugbetreiber

Flughafen der Union	ICAO-Code des Flughafens der Union	Jahresbedarf an Flugkraftstoff (Tonnen ***Kerosin-äquivalente***)	Tatsächlich vertankter Flugkraftstoff (Tonnen ***Kerosin-äquivalente***)	Jährliche nicht vertankte Menge (Tonnen ***Kerosin-äquivalente***)	Jährliche nicht vertankte Gesamtmenge (Tonnen ***Kerosin-äquivalente***)

Muster 2

Kraftstoffanbieter	***Gekaufte Menge (Tonnen Kerosin-äquivalente)***	***Umwandlungstechnik***	***Merkmale***	***Ursprung der Rohstoffe***	***Lebenszyklusemissionen***