Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/723

16.4.2025

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2025/723 DER KOMMISSION

vom 6. Februar 2025

zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung detaillierter Vorschriften für die jährliche Berechnung der Preisunterschiede zwischen zulässigen Flugkraftstoffen und fossilem Kerosin und für die Zuteilung von Zertifikaten für die Verwendung zulässiger Flugkraftstoffe im Rahmen des EU-EHS

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates ([1]), insbesondere auf Artikel 3c Absatz 6 Unterabsatz 7,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Luftverkehrstätigkeiten fallen unter das mit der Richtlinie 2003/87/EG eingerichtete System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union (EU-EHS).

(2) Die Richtlinie 2003/87/EG wurde durch die Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) geändert, um sie an die Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) anzupassen, in der das Ziel festgelegt wurde, die Nettoemissionen bis 2030 gegenüber 1990 um mindestens 55 % zu verringern.

(3) Um den Übergang von der Verwendung fossiler Kraftstoffe zu unterstützen und Anreize für die Dekarbonisierung des gewerblichen Luftverkehrs zu schaffen, wurde mit der Richtlinie (EU) 2023/958 eine zusätzliche EHS-Unterstützung eingeführt, indem vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2030 höchstens 20 Mio. Zertifikate für gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber reserviert werden, die zuzuteilen sind, um einen Teil des verbleibenden Preisunterschieds zwischen fossilem Kerosin und den zulässigen Flugkraftstoffen abzudecken.

(4) Die Reserve von 20 Mio. Zertifikaten stammt aus der Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate und ist auf nichtdiskriminierende Weise ausschließlich für die Verwendung zulässiger Flugkraftstoffe für Flüge, die der Abgabeverpflichtung nach dem EU-EHS unterliegen, und für Flüge, die unter Artikel 3c Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG fallen, zuzuteilen.

(5) Um die Zuteilung der 20 Mio. Zertifikate, die für die Unterstützung der Vertankung zulässiger Flugkraftstoffe reserviert sind, in die Praxis umzusetzen, sollten detaillierte Vorschriften für die jährliche Berechnung des Preisunterschieds zwischen zulässigen Flugkraftstoffen und fossilem Kerosin und die detaillierten Vorschriften für die Zuteilung dieser Zertifikate festgelegt werden.

([1]) ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.
([2]) Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag des Luftverkehrs zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).
([3]) Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(6) Um den Verwaltungsaufwand für die gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber und die zuständigen Behörden so gering wie möglich zu halten, sollten gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber die Zuteilung von Zertifikaten beantragen können, indem sie die Verwendung zulässiger Flugkraftstoffe einfach in ihrem jährlichen Emissionsbericht melden. Um ein gestrafftes Verfahren und eine rechtzeitige Zuteilung zu ermöglichen, sollte der Antrag nur dann als gültig betrachtet werden, wenn der jährliche Emissionsbericht im Einklang mit der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission ([4]) bis zum 31. März jedes Jahres vorgelegt wurde. Damit gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber die Verwendung zulässiger Flugkraftstoffe aus Gründen der Transparenz oder aus anderen Gründen melden können, ohne Zertifikate zu beantragen, sollte es gewerblichen Luftfahrzeugbetreibern gestattet sein, die Unterstützung abzulehnen.

(7) Gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) muss die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) in ihrem jährlichen technischen Bericht (im Folgenden „technischer Bericht der EASA“) unter anderem über die Flugkraftstoffpreise Bericht erstatten. Dieser Bericht wird von der EASA jährlich veröffentlicht und enthält die Marktpreise für fossiles Kerosin und nachhaltige Flugkraftstoffe, die öffentlich gehandelt werden, sowie, wenn der Marktpreis nicht verfügbar ist, die geschätzten Herstellungskosten. Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte die Kommission so weit wie möglich sicherstellen, dass die gemäß der vorliegenden Verordnung zu bestimmenden und zu veröffentlichenden Flugkraftstoffpreise an die gemäß der Verordnung (EU) 2023/2405 gemeldeten Preise angeglichen werden.

(8) Der Markt für alternative Flugkraftstoffe entwickelt sich weiter, da die Industrie bestrebt ist, den Luftverkehr zu dekarbonisieren und gleichzeitig die anstehenden Lieferaufträge für Kraftstoffanbieter und freiwillige Verpflichtungen zur Vertankung dieser Kraftstoffe durch Luftfahrzeugbetreiber zu erfüllen. Damit in dieser Verordnung die treffendsten Preisunterschiede verwendet werden können, sollte die Kommission die Preise für jeden einzelnen zulässigen Flugkraftstoff, soweit verfügbar, getrennt veröffentlichen, da der Preis des einzelnen zulässigen Flugkraftstoffs von dem verwendeten Rohstoff und Kraftstoffproduktionsweg abhängt. Die Kommission sollte repräsentative und transparente Preise verwenden, zu denen diese Kraftstoffe öffentlich gehandelt werden. Da der Markt gerade erst im Entstehen begriffen ist, werden jedoch nicht alle zulässigen Flugkraftstoffe öffentlich gehandelt, obwohl sie in kleinen Mengen hergestellt und verwendet werden. Folglich sollte der Preis der zulässigen Flugkraftstoffe entweder anhand der im technischen Bericht der EASA für die öffentlich gehandelten Kraftstoffe veröffentlichten Marktpreise, der von gewerblichen Luftfahrzeugbetreibern tatsächlich gezahlten Kraftstoffpreise oder eines von der Kommission berechneten Mindestverkaufspreises bestimmt werden. Da jedoch möglicherweise keine spezifischen Preise für alle zulässigen Flugkraftstoffe verfügbar sind, sollte eine Mindestliste der Unterkategorien zulässiger Flugkraftstoffe erstellt werden, die alle potenziellen zulässigen Flugkraftstoffe umfassen sollte. Diese Unterkategorien sollten spezifische zulässige Flugkraftstoffe zusammenfassen und die in Artikel 3c Absatz 6 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG festgelegten Kategorien untergliedern.

(9) Für zulässige Flugkraftstoffe, für die im technischen Bericht der EASA kein Marktpreis verfügbar ist, weil sie nicht öffentlich gehandelt werden, sollten gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber der Kommission auf freiwilliger Basis die für den zulässigen Flugkraftstoff tatsächlich gezahlten Preise melden können, damit die tatsächlich gezahlten Preise bei der Bestimmung der Kraftstoffpreise berücksichtigt werden. Den von gewerblichen Luftfahrzeugbetreibern gemeldeten Preisen sollten Nachweise beigefügt werden, die Verträge und Vertankungen im gesamten Kalenderjahr sowie die vollständige von diesem gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber gemeldete vertankte Kraftstoffmenge abdecken. Um ein ausreichendes Maß an Repräsentativität zu gewährleisten, sollte der Kraftstoff, für den die Preise gemeldet werden, mindestens ein Viertel der gesamten Kraftstoffmenge dieser Kategorie ausmachen, die in dem betreffenden Jahr von allen gewerblichen Luftfahrzeugbetreibern gemeldet wurde, damit die gemeldeten Daten zur Bestimmung des Preises für die zulässigen Flugkraftstoffe verwendet werden können. Die Kommission sollte dafür sorgen, dass entsprechende Daten vertraulich gemeldet und behandelt werden. Wenn jedoch weniger als drei gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber der Kommission die tatsächlich gezahlten Preise melden, kann die statistische Geheimhaltung der Daten nicht gewährleistet werden. In diesem Fall sollten die gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber auf die Verpflichtung zur Vertraulichkeit verzichten, wenn sie wünschen, dass ihre Preise bei der Berechnung der Kraftstoffpreise berücksichtigt werden. Um die Einführung geeigneter Verfahren für die Meldung der tatsächlichen Preise zu erleichtern und ein angemessenes Maß an Vertraulichkeit zu gewährleisten, sollte die Möglichkeit der Meldung tatsächlicher Preise ab 2026 für Kraftstoffe bestehen, die ab dem 1. Januar 2025 verwendet werden.

([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

([5]) Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative ReFuelEU Aviation) (ABl. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

(10) Um die Meldung der von gewerblichen Luftfahrzeugbetreibern tatsächlich gezahlten Preise zu fördern, wenn im technischen Bericht der EASA keine Marktpreise verfügbar sind, sollten die gemeldeten Preise und der angemessene Preisunterschied bei der Berechnung der Zuteilung von Zertifikaten an den gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber nur dann berücksichtigt werden, wenn für mindestens ein Viertel der Menge aller gemeldeten Kraftstoffe ein Preis gemeldet wurde. Für Betreiber, die die tatsächlich gezahlten Preise nicht gemeldet und zulässige Flugkraftstoffe verwendet haben, für die der Marktpreis im technischen Bericht der EASA nicht verfügbar ist, sollte die Anzahl der Zertifikate jedoch anhand des Mindestverkaufspreises der Unterkategorie zulässiger Flugkraftstoffe berechnet werden.

(11) Der Mindestverkaufspreis sollte durch Anwendung einer angemessenen Marge auf die im technischen Bericht der EASA angegebene Schätzung der Produktionskosten für den zulässigen Flugkraftstoff bestimmt werden. Die Marge sollte einem konservativen Wert von 10 % entsprechen, ausgehend von einer Hurdle-Rate von etwa 12-16 %. Diese Hurdle-Rate steht im Einklang mit den von der Kommission zusammengetragenen branchenspezifischen Nachweisen, wie den Hurdle-Raten bei der Stromerzeugung. Darüber hinaus sollte die verwendete Marge sicherstellen, dass der Mindestverkaufspreis nicht zu hoch angesetzt wird, und die gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber ermutigen, die tatsächlich gezahlten Preise zu melden.

(12) Um eine angemessene Verbuchung der verfügbaren Zertifikate zu gewährleisten, sollte die Kommission, bevor sie einen Beschluss über die Zuteilung von Zertifikaten für die Verwendung zulässiger Flugkraftstoffe erlässt, prüfen, ob die verbleibende Menge der gemäß Artikel 3c Absatz 6 der Richtlinie 2003/87/EG reservierten Zertifikate ausreicht, um die Nachfrage nach Zertifikaten zu decken. Reicht diese Menge nicht aus, so sollte die Kommission einen Kürzungsfaktor für die Zuteilung berechnen, der einheitlich auf alle von der Zuteilung betroffenen gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber für das besagte Jahr anzuwenden ist.

(13) Um den Beitrag der Einnahmen aus dem EU-EHS zur Klimawende anzuerkennen, sollten gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber sicherstellen, dass der Erhalt der Unterstützung in ihrer Kommunikation sichtbar ist, z. B. in ihren Jahresberichten, Nachhaltigkeitserklärungen oder auf den Flugtickets der Passagiere.

(14) Der Antrag auf Unterstützung für die Vertankung zulässiger Flugkraftstoffe ist von gewerblichen Luftfahrzeugbetreibern zusammen mit der Berichterstattung über die Emissionen für 2024 zu übermitteln. Um die rechtzeitige Anwendung der in dieser Verordnung festgelegten Vorschriften vor Ablauf der Frist für die Berichterstattung über diese Emissionen zu gewährleisten, sollte diese Verordnung unverzüglich in Kraft treten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung enthält Vorschriften für die jährliche Berechnung der Preisunterschiede zwischen zulässigen Flugkraftstoffen und fossilem Kerosin und für die Zuteilung von Zertifikaten gemäß Artikel 3c Absatz 6 der Richtlinie 2003/87/EG für die Verwendung zulässiger Flugkraftstoffe durch gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2030.

(2) Gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber können Zuteilungen für zulässige Flugkraftstoffe beantragen, die gemäß Artikel 54a der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 gemeldet und auf den folgenden Unterschallflügen verwendet werden:

a) Flüge, für die gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG Zertifikate abzugeben sind;

b) Flüge nach Artikel 3c Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „gewerblicher Luftverkehrsbetreiber“ einen gewerblichen Luftverkehrsbetreiber im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Richtlinie 2003/87/EG;

2. „zulässiger Flugkraftstoff“ gemäß Artikel 3c Absatz 6 der Richtlinie 2003/87/EG förderfähige Kraftstoffarten;

3. „harmonisierte Mindeststeuerbeträge“ die in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates [6] festgelegten Mindeststeuerbeträge für fossiles Kerosin und zulässige Flugkraftstoffe;

4. „technischer Bericht der EASA“ den von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) 2023/2405 veröffentlichten technischen Bericht.

Artikel 3

Beantragung von Zertifikaten für die Verwendung zulässiger Flugkraftstoffe durch gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber

(1) Gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber beantragen die Zuteilung von Zertifikaten für die Verwendung zulässiger Flugkraftstoffe, indem sie die geprüften Mengen der im vorangegangenen Berichtsjahr verwendeten zulässigen Flugkraftstoffe gemäß Artikel 54a der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 in ihrem jährlichen Emissionsbericht melden.

(2) Wenn gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber beschließen, keine Zuteilung von Zertifikaten für die Verwendung zulässiger Flugkraftstoffe zu beantragen, teilen sie diese Entscheidung im jährlichen Emissionsbericht mit.

(3) Der Antrag ist gültig, sofern der jährliche Emissionsbericht der zuständigen Behörde gemäß Artikel 68 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 bis zum 31. März des auf den Berichtszeitraum folgenden Jahres vorgelegt wird.

Artikel 4

Jährliche Berechnung der durchschnittlichen Preisunterschiede zwischen zulässigen Flugkraftstoffen und fossilem Kerosin

(1) Der durchschnittliche Preisunterschied zwischen zulässigem Flugkraftstoff und fossilem Kerosin für ein bestimmtes Jahr wird wie folgt berechnet:

Preisunterschied(y) = Preis des zulässigen Flugkraftstoffs(y) — (Preis fossilen Kerosins + EHS-Preis + Differenz bei der Besteuerung(y))

Dabei ist

Preis des zulässigen Flugkraftstoffs(y)	=	Preis des zulässigen Flugkraftstoffs *y* oder der im Anhang aufgeführten Unterkategorie zulässigen Flugkraftstoffs *y*, bestimmt gemäß Absatz 2, in EUR/Tonne;
Preis fossilen Kerosins	=	Preis fossilen Kerosins Jet A1, bestimmt gemäß Absatz 4, in EUR/Tonne;
EHS-Preis	=	Preis für die Verwendung von fossilem Kerosin gemäß der Richtlinie 2003/87/EG, bestimmt gemäß Absatz 5, in EUR/Tonne;
Differenz bei der Besteuerung(y)	=	Differenz zwischen den harmonisierten Mindeststeuerbeträgen für fossiles Kerosin und dem zulässigen Flugkraftstoff *y*, in EUR/Tonne.

(2) Der Preis der zulässigen Flugkraftstoffe wird für spezifische zulässige Flugkraftstoffe, soweit verfügbar, und mindestens für die im Anhang aufgeführten Unterkategorien zulässiger Flugkraftstoffe wie folgt bestimmt:

a) Ist der Marktpreis im technischen Bericht der EASA verfügbar, so entspricht der Preis dem in diesem Bericht veröffentlichten Marktpreis;

[6] Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj).

b) ist der Marktpreis im technischen Bericht der EASA nicht verfügbar, so wird der Preis wie folgt bestimmt:

i) Liegen gemäß Artikel 5 gemeldete Preise vor, die mindestens 25 % der von allen gewerblichen Luftfahrzeugbetreibern in diesem Berichtszeitraum gemeldeten Gesamtmenge dieses zulässigen Flugkraftstoffs oder der entsprechenden Unterkategorie abdecken, so entspricht der Preis dem gewichteten Durchschnitt der gemeldeten Preise für die Betreiber, die die Preise gemäß Artikel 5 gemeldet haben. Für Betreiber, die die Preise nicht gemäß Artikel 5 gemeldet haben, entspricht der Preis dem gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels bestimmten Mindestverkaufspreis;

ii) liegen keine gemäß Artikel 5 gemeldeten Preise vor, die mindestens 25 % der von allen gewerblichen Luftfahrzeugbetreibern in diesem Berichtszeitraum gemeldeten Gesamtmenge dieses zulässigen Flugkraftstoffs oder der entsprechenden Unterkategorie abdecken, so entspricht der Preis dem gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels bestimmten Mindestverkaufspreis.

(3) Die Kommission bestimmt den Mindestverkaufspreis auf der Grundlage der besten verfügbaren Daten und unter Berücksichtigung der im technischen Bericht der EASA verfügbaren einschlägigen Informationen zur Schätzung der Produktionskosten und wendet eine zusätzliche Marge von 10 % an.

(4) Der Preis fossilen Kerosins entspricht dem im technischen Bericht der EASA veröffentlichten oder noch zu veröffentlichenden Preis. Sind die Preise zu dem Zeitpunkt, zu dem die Kommission die Preisunterschiede gemäß Absatz 7 veröffentlicht, im veröffentlichten oder noch zu veröffentlichenden technischen Bericht der EASA nicht verfügbar, so beruht der Preis fossilen Kerosins auf den besten der Kommission zur Verfügung stehenden Daten.

(5) Der EHS-Preis wird nach folgender Formel auf zwei Dezimalstellen berechnet:

EHS-Preis = Emissionsfaktor fossilen Kerosins x Preis der EHS-Emissionszertifikate

Dabei ist

Emissionsfaktor fossilen Kerosins	=	Emissionsfaktor für Jetkerosin gemäß Anhang III Tabelle 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066;
Preis des EHS-Emissionszertifikats	=	der auf der gemeinsamen Auktionsplattform veröffentlichte Durchschnittspreis der Emissionszertifikate, der als gewichteter Durchschnittspreis bei Versteigerungen bestimmt wird, die im Einklang mit gemäß Artikel 10 Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG erlassenen delegierten Rechtsakten im vorangegangenen Kalenderjahr durchgeführt wurden, in EUR/Zertifikat.

Der EHS-Preis ist null, wenn der zulässige Flugkraftstoff nicht mit Emissionsfaktor null gemäß Artikel 54c der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 bewertet ist und wenn der zulässige Flugkraftstoff für Flüge gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b gemeldet wird.

(6) Liegen die Preise nicht in Euro vor, so wird für den Währungsumtausch der Jahresdurchschnitt der von der Europäischen Zentralbank veröffentlichten Wechselkurse verwendet.

(7) Die Kommission veröffentlicht jährlich bis zum 31. Mai im *Amtsblatt der Europäischen Union* den gemäß diesem Artikel berechneten Preisunterschied für das vorangegangene Kalenderjahr und die Werte aller Elemente der Formel nach Absatz 1.

Artikel 5

Meldung der von den gewerblichen Luftfahrzeugbetreibern tatsächlich gezahlten Preise

(1) Für ab dem 1. Januar 2025 verwendete zulässige Flugkraftstoffe kann ein gewerblicher Luftfahrzeugbetreiber der Kommission ab 2026 bis zum 28. Februar jedes Jahres die tatsächlichen Preise melden, die für den im vorangegangenen Kalenderjahr verwendeten Kraftstoff gezahlt wurden. Entscheidet sich ein Betreiber für die Meldung der tatsächlichen Preise, so legt er zusammen mit dem Bericht Folgendes vor:

a) ausreichende Unterlagen, einschließlich Verträgen und Rechnungen, in denen eine Verbindung zwischen dem zulässigen Flugkraftstoff und dem gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber hergestellt wird und aus denen alle Flughäfen hervorgehen, an denen der zulässige Flugkraftstoff geliefert und gemeldet wurde;

b) Nachweis, dass die gesamte Menge des gemeldeten zulässigen Flugkraftstoffs durch die Verträge und Rechnungen an allen Orten, an denen der betreffende zulässige Flugkraftstoff vertankt wird, abgedeckt ist.

Die Kommission kann beschließen, die von einem gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber gemeldeten Preise nicht für die Bestimmung des zulässigen Flugkraftstoffpreises gemäß Artikel 4 Absatz 2 zu berücksichtigen, wenn die vorgelegten Nachweise unzureichend oder nicht glaubwürdig sind.

(2) Die Kommission sorgt dafür, dass im Einklang mit Absatz 1 übermittelte Daten und Nachweise vertraulich behandelt werden.

(3) Melden nur ein oder zwei gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber die tatsächlich gezahlten Preise für einen zulässigen Flugkraftstoff, so berücksichtigt die Kommission abweichend von Absatz 2 die gemeldeten Preise nur dann, wenn die gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber auf die Verpflichtung zur Vertraulichkeit verzichten.

Haben nur ein oder zwei gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber die tatsächlich gezahlten Preise für einen zulässigen Flugkraftstoff gemeldet, unterrichtet die Kommission die betreffenden gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber so bald wie möglich nach Ablauf der Meldefrist und fordert einen schriftlichen Verzicht auf die Vertraulichkeit. Übermitteln die betreffenden gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber den geforderten Verzicht nicht innerhalb von 15 Arbeitstagen nach der Forderung, so werden die gemeldeten Preise bei der Berechnung des Preisunterschieds gemäß Artikel 4 nicht berücksichtigt.

(4) Bis zum 30. April jedes Jahres teilt die Kommission den Mitgliedstaaten mit, welche gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber die gemeldeten Preise übermittelt haben.

(5) Die Bestimmungen dieser delegierten Verordnung gelten unbeschadet der Anwendung des Wettbewerbsrechts der Union.

Artikel 6

Berechnung der gewerblichen Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Menge von Zertifikaten

(1) Die zuständigen Behörden ermitteln die Nachfrage nach Zertifikaten für jeden von ihnen verwalteten gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber. Die gemäß Absatz 2 bzw. Absatz 3 bestimmte Nachfrage wird berechnet als Summe der Nachfrage für jeden im Anhang aufgeführten zulässigen Flugkraftstoff oder jede Unterkategorie zulässigen Flugkraftstoffs, für den/die der Preis gemäß Artikel 4 Absatz 2 bestimmt wurde, und auf die nächstliegende ganze Zahl abgerundet.

(2) Die Nachfrage nach Zertifikaten, die für die Verwendung jedes im Anhang aufgeführten zulässigen Flugkraftstoffs oder jeder Unterkategorie zulässigen Flugkraftstoffs, für den/die der Preis gemäß Artikel 4 Absatz 2 bestimmt wurde und der/die auf Flughäfen gemäß Artikel 3c Absatz 6 Unterabsatz 3 Buchstabe c der Richtlinie 2003/87/EG vertankt wird, zugeteilt werden, wird für jeden gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber nach folgender Formel bestimmt:

$$\text{Zuteilung}(y) = \frac{\text{verbrauchter Kraftstoff}(y) \text{ x Preisunterschied}(y)}{\text{Zertifikatspreis}}$$

Dabei ist

Verbrauchter Kraftstoff(y)	=	Menge reinen zulässigen Flugkraftstoffs *y* oder der Unterkategorie zulässigen Flugkraftstoffs *y* im Anhang, wie im jährlichen Emissionsbericht angegeben, in Tonnen;
Preisunterschied(y)	=	Preisunterschied zwischen dem zulässigen Flugkraftstoff *y* oder der Unterkategorie zulässigen Flugkraftstoffs *y* im Anhang und fossilem Kraftstoff, bestimmt gemäß Artikel 4 Absatz 1, in EUR/Tonne;
Zertifikatspreis	=	Durchschnittspreis der Zertifikate, bestimmt gemäß Artikel 4 Absatz 5, in EUR/Zertifikat.

(3) Die Nachfrage nach Zertifikaten, die für die Verwendung jedes im Anhang aufgeführten zulässigen Flugkraftstoffs oder jeder Unterkategorie zulässigen Flugkraftstoffs, für den/die der Preis gemäß Artikel 4 Absatz 2 bestimmt wurde und der/die auf anderen Flughäfen als denjenigen gemäß Artikel 3c Absatz 6 Unterabsatz 3 Buchstabe c der Richtlinie 2003/87/EG vertankt wird, zugeteilt werden, wird für jeden gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber nach folgender Formel bestimmt:

$$\text{Zuteilung(y)} = \frac{\text{verbrauchter Kraftstoff(y) x Preisunterschied(y) x Höhe der EU-EHS-Unterstützung(y)}}{\text{Zertifikatspreis}}$$

Dabei ist

Verbrauchter Kraftstoff(y)	=	Menge reinen zulässigen Flugkraftstoffs *y* oder der Unterkategorie zulässigen Flugkraftstoffs *y* im Anhang, wie im jährlichen Emissionsbericht angegeben, in Tonnen;
Preisunterschied(y)	=	Preisunterschied zwischen der Kategorie zulässigen Flugkraftstoffs *y* oder Unterkategorie zulässigen Flugkraftstoffs *y* im Anhang und fossilem Kraftstoff, bestimmt gemäß Artikel 4 Absatz 2, in EUR/Tonne;
Zertifikatspreis	=	Durchschnittspreis der Zertifikate, bestimmt gemäß Artikel 4 Absatz 5, in EUR/Zertifikat;
Höhe der EU-EHS-Unterstützung(y)	=	Anteil des zu deckenden Preisunterschieds für die Kategorie zulässigen Flugkraftstoffs *y* gemäß Artikel 3c Absatz 6 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG.

(4) Bis zum 15. Juni jedes Jahres übermitteln die zuständigen Behörden der Kommission für jeden gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber, der die Zuteilung beantragt hat, folgende Angaben:

a) Name und EHS-Kennung des gewerblichen Luftfahrzeugbetreibers;

b) Menge des zulässigen Flugkraftstoffs je Kategorie, auf die sich der Antrag bezieht, in Tonnen;

c) gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 berechnete Nachfrage nach Zuteilung von Zertifikaten.

(5) Die Kommission aggregiert die Gesamtnachfrage nach Zuteilung von Zertifikaten und prüft, ob die Nachfrage in einem bestimmten Jahr die Menge der Zertifikate, die aus der für diesen Zweck gemäß Artikel 3c Absatz 6 der Richtlinie 2003/87/EG reservierten Menge übrig bleibt, nicht übersteigt.

Liegt die Gesamtnachfrage nach Zuteilung von Zertifikaten in einem bestimmten Jahr über der Verfügbarkeit von Zertifikaten, so berechnet die Kommission einen Kürzungsfaktor für die Zuteilung. Dieser Faktor wird einheitlich auf alle von der Zuteilung betroffenen gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber für das besagte Jahr angewendet, um die endgültige Zuteilung von Zertifikaten an jeden gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber zu bestimmen. Der Kürzungsfaktor für die Zuteilung wird nach folgender Formel berechnet:

$$\text{Kürzungsfaktor für die Zuteilung} = \frac{\text{verbleibende reservierte Zertifikate in Jahr y}}{\text{Gesamtnachfrage nach Zertifikaten in Jahr y}}$$

Die Kommission unterrichtet die zuständigen Behörden, wenn die Anwendung eines Kürzungsfaktors für die Zuteilung erforderlich ist, und gibt den Wert des berechneten Kürzungsfaktors an. Auf der Grundlage dieser Informationen berechnen die zuständigen Behörden die endgültige Zuteilung für die einzelnen gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber neu und teilen sie der Kommission mit.

Die endgültige Zuteilung an die einzelnen gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber wird auf die nächstliegende ganze Zahl abgerundet.

(6) Bis zum 31. August eines jeden Jahres erlässt die Kommission einen Beschluss, in dem die Zuteilung von Zertifikaten an jeden einzelnen gewerblichen Luftfahrzeugbetreiber auf der Grundlage der eingegangenen Mitteilungen angegeben wird, unterrichtet die jeweils zuständigen Behörden und übernimmt gegebenenfalls die Änderungen in das gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/87/EG eingerichtete Unionsregister und das Transaktionsprotokoll gemäß Artikel 20 der genannten Richtlinie.

Artikel 7

Berichtigungsverfahren

(1) Sind Berichtigungen der Menge von Zertifikaten in dem Beschluss gemäß Artikel 6 Absatz 6 dieser Verordnung erforderlich, werden diese Berichtigungen durchgeführt, indem Zertifikate aus der gemäß Artikel 3c Absatz 6 der Richtlinie 2003/87/EG reservierten Menge von Zertifikaten verwendet oder in sie zurückgeführt werden.

(2) Müssen gemäß Absatz 1 dieses Artikels Zertifikate aus der Menge der gemäß Artikel 3c Absatz 6 der Richtlinie 2003/87/EG reservierten Zertifikate verwendet werden und verbleiben keine solchen Zertifikate, so wird die Berichtigung, die zusätzliche Zertifikate erfordert, nicht vorgenommen.

Artikel 8

Sichtbarkeit

Gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber, die im Rahmen dieser Verordnung Unterstützung erhalten, unterliegen folgenden Verpflichtungen:

a) Sie erkennen durch kohärente, wirksame und gezielte Information verschiedener Zielgruppen, darunter Fluggäste, Medien und Öffentlichkeit, sowie in den Nachhaltigkeitserklärungen und ihren Jahresberichten die Herkunft der Unterstützung an und stellen die Sichtbarkeit der Unterstützung durch die Union sicher, insbesondere im Rahmen von Werbung mit der Verwendung alternativer Kraftstoffe und deren Ergebnissen;

b) sie verwenden für alle Kommunikations- und Wissensaustauschaktivitäten, auch auf Flugtickets der Passagiere und auf Tafeln an für die Öffentlichkeit sichtbaren strategischen Orten, das Label „(ko-)finanziert aus dem EU-Emissionshandelssystem“ sowie das Unionslogo und geben die Höhe der Unterstützung an.

Artikel 9

Inkrafttreten

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

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

Brüssel, den 6. Februar 2025

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

UNTERKATEGORIEN ZULÄSSIGER FLUGKRAFTSTOFFE

	Unterkategorie zulässiger Flugkraftstoffe	Höhe der direkten EU-EHS-Unterstützung gemäß Artikel 3c Absatz 6 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG ([1])	Weitere Angaben
1	Erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs	95 %	Erneuerbare Drop-in-Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs im Sinne von Artikel 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001, die im Einklang mit Artikel 30 der genannten Richtlinie zertifiziert sind
2	Gemeinsam verarbeitete erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs	95 %	Nebenprodukte einer herkömmlichen Raffinerie, bei denen es sich um erneuerbare Drop-in-Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs im Sinne von Artikel 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001 handelt und die im Einklang mit Artikel 30 der genannten Richtlinie zertifiziert sind
3	Fortschrittliche Biokraftstoffe für die Luftfahrt	70 %	Biokraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teil A der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen erzeugt wurden und im Einklang mit Artikel 30 der genannten Richtlinie zertifiziert sind
4	Fortschrittliche gemeinsam verarbeitete Kraftstoffe	70 %	Nebenprodukte einer herkömmlichen Raffinerie, die aus den in Anhang IX Teil A der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen erzeugt wurden und im Einklang mit Artikel 30 der genannten Richtlinie zertifiziert sind
5	Erneuerbarer Wasserstoff für die Luftfahrt	70 %	Erneuerbarer Wasserstoff für die Luftfahrt im Sinne von Artikel 3 Nummer 16 der Verordnung (EU) 2023/2405
6	Biokraftstoffe für die Luftfahrt	50 %	Biokraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen erzeugt wurden und im Einklang mit Artikel 30 der genannten Richtlinie zertifiziert sind
7	Sonstige Biokraftstoffe für die Luftfahrt	50 %	Biokraftstoffe, die aus nicht in Anhang IX der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen und nicht aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen erzeugt wurden und im Einklang mit Artikel 30 der genannten Richtlinie zertifiziert sind
8	Nichtfossiler kohlenstoffarmer Wasserstoff für die Luftfahrt	50 %	Kohlenstoffarmer Wasserstoff für die Luftfahrt im Sinne von Artikel 3 Nummer 15 der Verordnung (EU) 2023/2405, der nicht aus fossilen Brennstoffen erzeugt wurde
9	Nichtfossile synthetische kohlenstoffarme Flugkraftstoffe	50 %	Synthetische kohlenstoffarme Flugkraftstoffe im Sinne von Artikel 3 Nummer 13 der Verordnung (EU) 2023/2405, die nicht aus fossilen Brennstoffen erzeugt wurden
10	Gemeinsam verarbeitete Kraftstoffe	50 %	Andere Nebenprodukte einer herkömmlichen Raffinerie als fortschrittliche gemeinsam verarbeitete Kraftstoffe, die im Einklang mit Artikel 30 der Richtlinie (EU) 2018/2001 zertifiziert sind

([1]) Höhe der Unterstützung, es sei denn, der Kraftstoff wird an einem Flughafen gemäß Artikel 3c Absatz 6 Unterabsatz 3 Buchstabe c der Richtlinie 2003/87/EG vertankt, wobei die Höhe der Unterstützung 100 % beträgt.