



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Strasbourg, den 18. oktober 2023
(OR. en)**

**2021/0205 (COD)
LEX 2265**

**PE-CONS 29/1/23
REV 1**

**TRANS 189
AVIATION 108
ENV 494
ENER 236
IND 243
COMPET 439
ECO 40
RECH 181
CLIMA 240
RELEX 605
CODEC 873**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING OM SIKRING AF LIGE
KONKURRENCEVILKÅR FOR BÆREDYGTIG LUFTRANSPORT (REFUELEU AVIATION)**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2023/...

af 18. oktober 2023

om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuelEU Aviation)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure², og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 105 af 4.3.2022, s. 134.

² Europa-Parlamentets holdning af 13.9.2023 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 9.10.2023.

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

- (2) Siden 2020 har lufttransport været en af de sektorer, der har været hårdest ramt af covid-19-krisen. Det forventes, at lufttrafikken gradvist vil blive genoptaget i de kommende år og vende tilbage til niveauet før krisen. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) anslår en vækst i Europa på op til 3,1 % om året frem til 2050 for passagertrafikken og op til 2,4 % om året for luftfragttrafikken ifølge sin prognose efter covid-19 i et scenarie med meget trafik. Samtidig er emissionerne fra lufttransport steget siden 1990, og tendensen til stigende emissioner kan vende tilbage, når pandemien er overvundet. Det er derfor bydende nødvendigt at forberede sig på fremtiden og foretage de nødvendige tilpasninger for at sikre en velfungerende lufttransportsektor, der bidrager til at nå Unionens klimamål fuldt ud med et højt niveau af konnektivitet, økonomisk overkommelighed og sikkerhed. Unionen har fastsat retlige forpligtelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119¹ for at opnå klimaneutralitet senest i 2050 og opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990 senest i 2030. For at opnå dette skal alle økonomiske sektorer, herunder transportsektoren, tage hastige skridt med henblik på dekarbonisering. For lufttransportsektoren kræver dette en kraftig stigning i produktionen, udbuddet og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

- (3) Den måde, hvorpå Unionens luftfartssektor fungerer, afgøres af dens grænseoverskridende karakter i hele Unionen og af dens globale dimension. Luftfartsmarkedet er en af de mest integrerede sektorer på det indre marked, der er omfattet af ensartede regler om markedsadgang og driftsbetingelser. Unionens eksterne lufttransportpolitik er omfattet af regler, der er fastsat på globalt plan inden for rammerne af ICAO og i omfattende multilaterale eller bilaterale aftaler mellem Unionen eller dens medlemsstater og tredjelande. Det er derfor vigtigt, at Unionen fortsætter sine bestræbelser på internationalt, multilateralt og bilateralt plan for at fremme et højt ambitions- og konvergensniveau i forbindelse med udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer, samtidig med at der sikres lige konkurrencevilkår på internationalt plan.
- (4) Lufttransportmarkedet er udsat for stærk konkurrence mellem økonomiske aktører globalt og i hele Unionen, for hvilke det er absolut nødvendigt med lige konkurrencevilkår. Stabiliteten og velstanden på lufttransportmarkedet og for dets økonomiske aktører afhænger af klare og harmoniserede politikrammer, hvor luftfartøjsoperatører, lufthavne og andre aktører i sektoren kan drive virksomhed på grundlag af ensartede regler og lige muligheder, hvilket fører til en levende sektor og til jobmuligheder. Interne flyvninger i Unionen er for størstedelens vedkommende en del af globale ruter, der er baseret på et globalt lufttransportmarked. Det samme gør sig gældende for ruter til og fra bestemmelsessteder uden for Unionen via europæiske lufthavne. Hvis der forekommer markedsforvridninger, er der en risiko for, at luftfartøjsoperatører eller lufthavne kan blive stillet ugunstigt i forhold til interne eller eksterne konkurrenter. Dette kan igen føre til tab af konkurrenceevne for lufttransportsektoren, bringe lufttransportvirksomheder og -arbejdspladser i fare og medføre tab af luftfartsforbindelser og transportmuligheder for borgere og virksomheder.

- (5) Det er navnlig vigtigt at sikre lige konkurrencevilkår på tværs af Unionens lufttransportmarked for så vidt angår flybrændstof, som tegner sig for en betydelig andel af luftfartøjsoperatørernes omkostninger, samtidig med at dekarboniseringen af lufttransport fremmes ved at fremme bæredygtige flybrændstoffer. Udsving i priserne på flybrændstof kan påvirke luftfartøjsoperatørernes økonomiske resultater og påvirke konkurrencen på markedet negativt. Højere priser på flybrændstof, der direkte omsættes til højere slutforbrugerpriser, vil mindske transportforbindelserne mellem regionerne, borgernes mobilitet og lufttransportsektorens konkurrenceevne samt mobiliteten. Hvis der er forskelle i priserne på flybrændstof mellem lufthavne i Unionen eller mellem lufthavne i og uden for Unionen, kan dette få luftfartøjsoperatører til at basere deres optankningsstrategier på økonomiske hensyn. Fuel tanking øger flyets brændstofforbrug og resulterer i unødvendige drivhusgasemissioner. Luftfartøjsoperatørers fuel tanking undergraver derfor Unionens bestræbelser på at beskytte miljøet. Nogle luftfartøjsoperatører kan udnytte gunstige flybrændstofpriser i deres hjemmebase som en konkurrencefordel i forhold til andre luftfartøjsoperatører, der driver lignende ruter. Dette kan have skadelige virkninger for lufttransportsektorens konkurrenceevne, føre til markedsforvridninger og skade luftfartsforbindelserne. Ved denne forordning bør der fastsættes foranstaltninger, der kan hindre sådan praksis, for at undgå unødvendige skader på miljøet samt for at genoprette og bevare betingelserne for retfærdig konkurrence på Unionens lufttransportmarked.

- (6) Et af den fælles transportpolitikks centrale mål er bæredygtig udvikling. Dette kræver en integreret fremgangsmåde, der har til formål at sikre, at Unionens transportsystemer fungerer effektivt, under hensyntagen til sociale standarder og miljømål. En bæredygtig udvikling af lufttransporten kræver, at der indføres foranstaltninger, herunder økonomiske instrumenter, som har til formål at reducere CO₂-emissionerne fra luftfartøjer, der afgår fra EU-lufthavne, og at udvikle et marked for produktionen og forsyningen af bæredygtige flybrændstoffer. Sådanne foranstaltninger bør bidrage til at opfylde Unionens klimamål senest i 2030 og 2050.
- (7) I Kommissionens meddelelse af 9. december 2020 med titlen "Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden" udstikkes en handlingsvej for, hvordan Unionens transportsystem kan opnå sin grønne og digitale omstilling og blive mere modstandsdygtigt. Dekarboniseringen af lufttransportsektoren er en nødvendig og udfordrende proces, især på kort sigt. De teknologiske fremskridt, der er gjort inden for europæiske og nationale programmer for forskning og innovation, og et klart engagement fra luftfartsindustriens side har bidraget til betydelige emissionsreduktioner i de seneste årtier. Den globale vækst i lufttrafikken har imidlertid overhalet sektorens emissionsreduktioner. Nye teknologier, herunder udviklingen af elektriske eller brintdrevne nulmissionsluftfartøjer, forventes at kunne hjælpe med at reducere kortdistanceluftfartens afhængighed af fossil energi i de kommende årtier og kan spille en vigtig rolle inden for kommerciel luftfart på mellemlang og lang sigt, men bæredygtige flybrændstoffer er en lovende løsning, der kan sikre betydelig dekarbonisering ved alle flyveafstande på både kort, mellemlang og lang sigt. Dette potentiale er imidlertid stort set uudnyttet på nuværende tidspunkt og skal støttes.

- (8) Princippet om energieffektivitet først er blevet gennemført i lufttransportsektoren. Udbredelsen af mere energieffektive motorer bidrager til at mindske flyvningers miljøaftryk og også til en mere ressourceeffektiv anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer.
- (9) Bæredygtige flybrændstoffer er flybrændstoffer, der omfatter flydende drop-in-brændstoffer, som er fuldt substituerbare med konventionelt flybrændstof og kan bruges i eksisterende flymotorer. Flere produktionsveje for bæredygtige flybrændstoffer er blevet certificeret på globalt plan til brug inden for civil og militær luftfart. Bæredygtige flybrændstoffer er teknologisk set klar til at spille en vigtig rolle i indsatsen for at reducere emissionerne fra lufttransport allerede på meget kort sigt. De forventes at udgøre en stor del af flybrændstofmikset på mellemlang og lang sigt. Med støtte fra hensigtsmæssige internationale brændstofstandarder og hjælp til udformning af disse standarder kan bæredygtige flybrændstoffer desuden bidrage til at sænke aromatindholdet i det endelige flybrændstof, der anvendes af en luftfartøjsoperatør, og dermed bidrage til at reducere andre emissioner end CO₂-emissioner. Andre flydrivmidler, f.eks. elektricitet eller brint, er lovende teknologier og forventes progressivt at bidrage til dekarboniseringen af lufttransporten, dvs. i første omgang af kortdistanceflyvninger. Denne forordning har potentiale til yderligere at fremskynde den videnskabelige udvikling og udbredelsen af disse teknologier samt til at fremme kommerciel innovation i forbindelse hermed ved at give de økonomiske aktører mulighed for at overveje disse teknologier, når de bliver modne og kommercielt tilgængelige. Det vil desuden øge sikkerheden og forudsigeligheden på markedet og fungere som et incitament til de nødvendige investeringer i disse nye teknologier.

- (10) Den gradvise indførelse af bæredygtige flybrændstoffer på Unionens lufttransportmarked vil medføre ekstra brændstofomkostninger for luftfartsselskaberne, da sådanne brændstofteknologier i øjeblikket er dyrere at producere end konventionelle flybrændstoffer. Dette forventes at forværre de allerede eksisterende problemer med lige konkurrencevilkår på Unionens lufttransportmarkedet for så vidt angår flybrændstoffer og at forårsage yderligere markedsforvridninger blandt luftfartøjsoperatører og lufthavne, også i forbindelse med Unionens og dens medlemsstaters gennemførelse af ICAO's ordning for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA) i overensstemmelse med Rådets afgørelse (EU) 2020/954¹ og EU's emissionshandelssystem (EU ETS), der er indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF² som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/958³. Tilgængeligheden af råprodukter og produktionskapaciteten for bæredygtige flybrændstoffer er begrænset. En intensiveret konkurrence om begrænsede råprodukter kan føre til manglende forsyning og markedsforvridninger og derved negativt påvirke konkurrenceevnen for luftfartssektoren som helhed. Denne forordning bør omfatte foranstaltninger, som kan forhindre, at indførelsen af bæredygtige flybrændstoffer påvirker luftfartssektorens konkurrenceevne negativt, ved at fastlægge harmoniserede krav i hele Unionen.

¹ Rådets afgørelse (EU) 2020/954 af 25. juni 2020 om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Organisationen for International Civil Luftfart, for så vidt angår meddelelsen af frivillig deltagelse i ordningen for CO₂-kompensation og –reduktion for international luftfart (CORSIA) fra den 1. januar 2021 og den mulighed, der er valgt for beregningen af kompensationskravene til flyvemaskineoperatører i perioden 2021-2023 (EUT L 212 af 3.7.2020, s. 14).

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/958 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål for økonomien som helhed og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning (EUT L 130 af 16.5.2023, s. 115).

- (11) På globalt plan reguleres og defineres bæredygtige flybrændstoffer af ICAO, hvor landene bliver enige om detaljerede krav til bæredygtighed, sporbarhed og opgørelse af certificerede veje for bæredygtige flybrændstoffer, der anvendes på flyvninger, som er omfattet af CORSIA. Der er fastsat incitamentet i CORSIA, og bæredygtige flybrændstoffer anses for en integreret del af arbejdet med gennemførligheden af det langsigtede globale ambitiøse mål for international luftfart om kulstofneutralitet senest i 2050, der blev vedtaget på den 41. ICAO-Forsamling i oktober 2022, men der findes i øjeblikket ingen obligatorisk ordning for anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer på internationale flyvninger. Omfattende multilaterale eller bilaterale lufttransportaftaler mellem Unionen eller medlemsstaterne og tredjelande omfatter generelt bestemmelser om miljøbeskyttelse. På nuværende tidspunkt indeholder sådanne bestemmelser imidlertid ikke bindende krav om anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer for de kontraherende parter.

- (12) For at forhindre konkurrencefordrejning på det globale lufttransportmarked, som kan føre til tab af trafikstrømme, der går gennem EU-lufthavne, og til kulstoflækage, og for at skabe et globalt marked for bæredygtige flybrændstoffer bør Unionen indtage en global førerposition i overgangen til anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer, indlede internationale forhandlinger om harmonisering af definitioner og standarder for bæredygtige flybrændstoffer og fremme international konvergens med hensyn til reglerne for produktion, udbredelse og påfyldning af bæredygtige flybrændstoffer. Kommissionen og medlemsstaterne bør fortsætte bestræbelserne i ICAO på at skabe en ambitiøs global ramme for produktion og udbredelse af bæredygtige flybrændstoffer. Kommissionen bør desuden regelmæssigt vurdere, om bestemmelserne i denne forordning har en negativ virkning på EU-lufttransportmarkedets funktion, sektorens konkurrenceevne, de internationale konkurrencevilkår for luftfartsselskaber og lufthavnsknudepunkter og eventuelle omlægninger af rejser, der fører til kulstoflækage, og bør, hvor det er relevant, fremlægge foranstaltninger til at imødegå disse negative virkninger.

- (13) På EU-plan er der fastsat generelle regler om vedvarende energi i transportsektoren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001¹. Tidligere har sådanne horisontale tværsektorielle lovrammer ikke vist sig at kunne sikre en overgang fra fossile brændstoffer til bæredygtige flybrændstoffer inden for lufttransport. I direktiv (EU) 2018/2001 og dets forgænger fastsættes der overordnede mål om, at alle transportformer skal forsynes med vedvarende brændstoffer. Da luftfart udgør et forholdsvis lille brændstofmarked, for hvilket det er dyrere at producere vedvarende brændstoffer sammenlignet med andre transportformer, og opererer på et yderst konkurrencedygtigt og integreret EU-lufttransportmarked, bør lovrammerne suppleres med luftfartsspecifikke foranstaltninger, som effektivt kan fremme udbredelsen af bæredygtige brændstoffer. Endvidere er der risiko for, at national ret, der gennemfører direktiv (EU) 2018/2001, kan medføre betydelig fragmentering på Unionens lufttransportmarked, hvor der med nationale regler for bæredygtige flybrændstoffer ville blive fastsat meget forskellige mål. Dette forventes yderligere at forværre problemerne med lige konkurrencevilkår inden for lufttransport.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

- (14) Der skal derfor fastsættes ensartede regler for Unionens lufttransportmarked for at supplere direktiv (EU) 2018/2001, og dets overordnede mål skal nås ved at imødekomme de specifikke behov og krav, der gør sig gældende for Unionens lufttransportmarked, og fremme bæredygtige flybrændstoffer. Denne forordning har navnlig til formål at undgå en fragmentering af Unionens lufttransportmarked og forhindre eventuelle konkurrenceforvridninger mellem økonomiske aktører eller luftfartøjsoperatørers urimelige omkostningsundgåelse i forbindelse med optankning, samtidig med at udvikling af bæredygtige flybrændstoffer fremmes i Unionen. Måltrettet støtte og finansiering på EU-plan og nationalt plan samt offentlige og private partnerskaber kan yderligere supplere denne forordning for at forbedre tilgængeligheden af bæredygtige flybrændstoffer og deres økonomiske overkommelighed og for yderligere at fremskynde forsyningen og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer. Denne forordning bør desuden ikke berøre de forpligtelser, der er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001; medlemsstaterne kan gøre krav på anvendelse af relevante brændstoffer, der er omfattet af denne forordning, for at nå nævnte direktivs målsætninger og mål på de betingelser og inden for de grænser, der er fastsat i nævnte direktiv.

- (15) Denne forordning har i første omgang til formål at fastsætte en ramme for at genoprette og bevare lige konkurrencevilkår på Unionens lufttransportmarked for så vidt angår anvendelsen af flybrændstoffer. En sådan ramme bør forhindre divergerende krav på tværs af Unionen, som vil forværre situationen med hensyn til optankningspraksis, der forvrider konkurrencen mellem luftfartøjsoperatører eller stiller nogle EU-lufthavne ringere i konkurrencen end andre. Forslaget har dernæst til formål at styrke Unionens lufttransportmarked med solide regler, som kan sikre, at der gradvist kan indføres stigende andele af bæredygtige flybrændstoffer i EU-lufthavne uden at skade konkurrenceevnen for Unionens lufttransportmarked.
- (16) Det er vigtigt at fastsætte harmoniserede regler på tværs af det indre marked, som finder direkte og ensartet anvendelse på aktørerne på lufttransportmarkedet på den ene side og aktørerne på markedet for flybrændstof på den anden side. Den overordnede ramme, som er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001, bør suppleres med en *lex specialis*, der finder anvendelse på lufttransport. Den bør indeholde gradvist stigende minimumsandele for forsyningen af bæredygtige flybrændstoffer. Sådanne minimumsandele bør defineres omhyggeligt under hensyntagen til målene om et velfungerende EU-lufttransportmarked, behovet for at dekarbonisere lufttransportsektoren og den nuværende situation i industrien for bæredygtige flybrændstoffer.

- (17) Denne forordning bør finde anvendelse på luftfartøjer i civil luftfart, der udfører erhvervsmæssige lufttransportflyvninger. Denne forordning bør ikke finde anvendelse på luftfartøjer som f.eks. militærfly og flyvninger, der kun anvendes til humanitære formål, hjemsendelse og tilbagesendelse, uanset om det sker frivilligt eller tvangsmæssigt, herunder tilbagetagelser, eftersøgning og redning, katastrofehjælp eller lægehjælp samt til told-, politi- og brandslukningsoperationer. Flyvninger, der gennemføres under sådanne omstændigheder, er af ekstraordinær karakter og kan derfor ikke altid planlægges på samme måde som standardiserede erhvervsmæssige lufttransportflyvninger. Som følge af arten af deres aktiviteter kan de muligvis ikke altid opfylde forpligtelserne i henhold til denne forordning, da det kan indebære en unødvendig byrde. For at sikre lige konkurrencevilkår på hele Unionens luftfartsmarked bør denne forordning dække den størst mulige andel af den erhvervsmæssige lufttrafik, der drives fra lufthavne beliggende på Unionens område. Med henblik på at sikre luftfartsforbindelser til gavn for Unionens borgere, virksomheder og regioner er det samtidig vigtigt at undgå at pålægge lufttransportaktiviteter i små lufthavne en unødigt byrde. Der bør fastsættes en tærskel for den årlige passagerlufttrafik og luftfragttrafik, under hvilken lufthavne ikke er omfattet af denne forordning; anvendelsesområdet for denne forordning bør imidlertid dække mindst 95 % af den samlede trafik, der afgår fra lufthavne på Unionens område. Af samme årsager bør der fastsættes en tærskel med henblik på at udelukke luftfartøjsoperatører, der tegner sig for et meget lavt antal afgang fra lufthavne på Unionens område, fra anvendelsesområdet.

For at opnå et højere ambitionsniveau bør medlemsstaterne dog kunne beslutte, at en lufthavn, der er beliggende på deres område, og som ikke når de tærskler, der er fastsat i denne forordning, eller som er beliggende i en region i den yderste periferi som defineret i artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), er omfattet af denne forordning. En lufthavn, der er beliggende på Unionens område, og som ikke når de tærskler, der er fastsat i denne forordning, eller som er beliggende i regioner i den yderste periferi, bør kunne anmode de respektive kompetente myndigheder om at blive behandlet som en EU-lufthavn og at være omfattet af denne forordning. Desuden bør en person, der gennemfører erhvervsmæssige lufttransportflyvninger, som ikke når de tærskler, der er fastsat i denne forordning, eller en person, der gennemfører andre flyvninger end erhvervsmæssige lufttransportflyvninger ved hjælp af jetbrændstof til flyturbiner, kunne beslutte at blive behandlet som en luftfartøjsoperatør med henblik på denne forordning og derfor at være omfattet af denne forordning, eller at vedkommendes ikkeerhvervsmæssige lufttransportflyvninger er omfattet af denne forordning.

- (18) Internationale standarder for flybrændstof fastsætter, hvilke typer konventionelle flybrændstoffer der kan blandes med bæredygtige flybrændstoffer, hvilket påvirker anvendelsen af denne forordning for så vidt angår flybrændstoffer. Desuden er definitionen af flybrændstof begrænset til drop-in-brændstoffer og omfatter derfor hverken brint eller elektricitet, der anvendes til fremdrift af fly. Derfor gælder forpligtelser for flybrændstofleverandører, EU-lufthavnsforvaltningsorganer og luftfartøjsoperatører for drop-in-brændstoffer, når der henvises til flybrændstoffer, medmindre der er tale om brint eller elektricitet.
- (19) Det er væsentligt, at mindre forbundne europæiske regioner som f.eks. øregioner og regioner i den yderste periferi, der ofte er afhængige af luftfart som deres eneste forbindelsesmåde, ikke berøres i uforholdsmæssig grad af de forpligtelser, der følger af denne forordning, og at disse regioners adgang til basale varer og tjenesteydelser sikres. Der bør med henblik på at hjælpe med at sikre luftfartsforbindelser for regioner med færre alternative transportmuligheder rettes opmærksomhed mod de mulige virkninger af bestemmelserne i denne forordning for så vidt angår økonomisk overkommelighed, konkurrenceevne og potentielle prisstigninger på luftruter, der forbinder fjerntliggende regioner og andre områder i Unionen.

- (20) Udviklingen og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer med et stort bæredygtighedspotentiale, kommerciel modenhed og innovation og vækst med henblik på at opfylde fremtidige behov bør fremmes. Dette bør støtte etableringen af et innovativt og konkurrencedygtigt marked for bæredygtige brændstoffer og sikre tilstrækkelig forsyning af bæredygtige flybrændstoffer på kort og lang sigt med henblik på at bidrage til Unionens ambitioner om dekarbonisering af transportsektoren, samtidig med at Unionens indsats for et højt miljøbeskyttelsesniveau styrkes. Incitamentet til anvendelse af vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, inden for transport i henhold til anden EU-ret vil have en positiv indvirkning på udbredelsen af sådanne brændstoffer inden for luftfart. Der er behov for en fælles, klar og robust bæredygtighedsramme for at give aktørerne i luftfarts- og brændstofindustrien retssikkerhed og kontinuitet for så vidt angår støtteberettigelsen for bæredygtige flybrændstoffer i henhold til denne forordning. Med henblik herpå bør alle bioflybrændstoffer, der opfylder de bæredygtigheds- og livscyklusemissionskriterier, der er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001, og som er certificeret i overensstemmelse med nævnte direktiv, med undtagelse af biobrændstoffer, der er produceret af "fødevarer- og foderafgrøder" og visse råprodukter, der er anført i denne forordnings artikel 4, stk. 5, syntetiske flybrændstoffer og genanvendte kulstofholdige flybrændstoffer, der overholder den tærskel for livscyklusemissionsbesparelser, som er omhandlet i nævnte direktiv, være omfattet. For at sikre sammenhæng med andre relaterede EU-politikker bør støtteberettigelsen for bioflybrændstoffer, syntetiske flybrændstoffer og genanvendte kulstofholdige flybrændstoffer i denne forbindelse baseres på de bæredygtighedskriterier og tærskler, der er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001.

Bæredygtige flybrændstoffer produceret af råprodukter opført i del B i bilag IX til direktiv (EU) 2018/2001 er særligt vigtige, da de på nuværende tidspunkt udgør den kommercielt mest modne teknologi til dekarbonisering af lufttransporten på kort sigt. Den vedvarende andel af brændstoffer produceret ved sambehandling bør være omfattet af definitionen af bæredygtige flybrændstoffer, så længe den vedvarende andel er produceret af råprodukter, der er anført i direktiv (EU) 2018/2001, med undtagelse af biobrændstoffer, der er produceret af "fødevarer- og foderafgrøder" som defineret i nævnte direktiv og visse råprodukter, der er anført i denne forordnings artikel 4, stk. 5, fastsat i overensstemmelse med den metode, der skal fastlægges i en delegeret forordning fra Kommission vedtaget i medfør af direktiv (EU) 2018/2001. Vedvarende brint til luftfart og kulstoffattige flybrændstoffer, der opnår mindst samme niveau af livscyklusemissionsbesparelser som syntetiske flybrændstoffer, kan spille en rolle med hensyn til at erstatte konventionelle flybrændstoffer og støtte dekarbonisering af luftfarten og bør derfor også være omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.

- (21) I betragtning af anvendelsen af råprodukter til kosmetik og dyrefoder bør andre bioflybrændstoffer end avancerede biobrændstoffer som defineret i direktiv (EU) 2018/2001 og andre biobrændstoffer end biobrændstoffer, der er produceret af de råprodukter, som er anført i del B i bilag IX til nævnte direktiv, og som leveres i alle EU-lufthavne af hver flybrændstofleverandør, højst udgøre 3 % af det flybrændstof, der er leveret, med henblik på at overholde den minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer, der skal leveres i hver EU-lufthavn i henhold til denne forordning.
- (22) En bred pulje af omfattede råprodukter er afgørende for at maksimere potentialet for at øge produktionen af bæredygtige flybrændstoffer med overkommelige omkostninger og samtidig garantere bæredygtigheden heraf. Denne forordning udelukker visse typer råprodukter, medmindre de pågældende råprodukter er anført i bilag IX til direktiv (EU) 2018/2001 og opfylder alle gældende betingelser, hvis sådanne betingelser er fastsat i nævnte bilag. Listen over råprodukter, der er omfattede af denne forordning, bør derfor ikke være statisk, men bør med tiden udvikle sig til at omfatte nye bæredygtige råprodukter i overensstemmelse med nævnte direktiv. Ændringer i listen over råprodukter i bilag IX til nævnte direktiv, der opfylder de relevante betingelser i nævnte bilag, bør afspejles direkte i listen over omfattede brændstoffer i henhold til denne forordning med henblik på produktion af bæredygtige flybrændstoffer.

- (23) Af hensyn til bæredygtigheden bør fødevarer- og foderbaserede bioflybrændstoffer, herunder biobrændstoffer med høj risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen, ikke være omfattet. Indirekte ændringer i arealanvendelsen forekommer navnlig, når dyrkning af afgrøder til biobrændstoffer fortrænger den traditionelle produktion af afgrøder til fødevarer- og foderbrug. Et sådant yderligere behov øger presset på arealerne og kan føre til, at landbrugsarealer udvides til arealer med stort kulstoflager såsom skove, vådområder og tørvebundsarealer, hvilket giver anledning til betænkeligheder med hensyn til yderligere drivhusgasemissioner og tab af biodiversitet. Forskning har vist, at virkningens omfang afhænger af en række faktorer, herunder typen af råprodukter, der anvendes til brændstofproduktion, størrelsen af den yderligere efterspørgsel efter råprodukter, der udløses af anvendelsen af biobrændstoffer, og i hvilken udstrækning arealer med stort kulstoflager er beskyttet globalt. De største risici for indirekte ændringer i arealanvendelsen er blevet udpeget for biobrændstoffer, dvs. brændstoffer produceret af råprodukter, for hvilke der er konstateret en betydelig udvidelse af produktionsområdet til arealer med stort kulstoflager. Fødevarer- og foderbaserede brændstoffer bør derfor ikke fremmes. Denne tilgang er i overensstemmelse med Unionens politik, navnlig direktiv (EU) 2018/2001, som indeholder begrænsninger og et loft for anvendelsen af sådanne biobrændstoffer i vej- og jernbanetransportsektoren i betragtning af deres lavere miljømæssige fordele, lavere præstation med hensyn til potentiale for reduktion af drivhusgasemissioner og generelle bæredygtighedsproblemer. Ud over de drivhusgasemissioner, der er forbundet med indirekte ændringer i arealanvendelsen – som kan modvirke nogle eller alle drivhusgasemissionsbesparelser fra individuelle biobrændstoffer – udgør indirekte ændringer i arealanvendelsen også risici for biodiversiteten.

Disse risici er særlig alvorlige i forbindelse med en potentielt stor udvidelse af produktionen som følge af en betydelig stigning i efterspørgslen. Der er i øjeblikket en ubetydelig efterspørgsel efter biobrændstoffer baseret på fødevare- og foderafgrøder i lufttransportsektoren, da mere end 99 % af de flybrændstoffer, der anvendes i dag, er af fossil oprindelse. Derfor bør det undgås at skabe en potentielt stor efterspørgsel efter biobrændstoffer baseret på fødevare- og foderafgrøder ved at fremme deres anvendelse i henhold til denne forordning. Med udelukkelsen af afgrødebaserede brændstoffer fra at komme i betragtning i henhold til denne forordning minimeres også risikoen for at bremse dekarboniseringen af vejtransport, som ellers kunne opstå, hvis afgrødebaserede biobrændstoffer flyttes fra vejsektoren til luftfartssektoren. Det er vigtigt at minimere en sådan flytning, da vejtransporten stadig er langt den mest forurenende transportsektor.

(24) Nøjagtige og korrekte oplysninger om bæredygtige flybrændstoffers egenskaber er af afgørende betydning for, at denne forordning kan fungere korrekt.

Flybrændstofleverandører bør med henblik på at fremme forbrugertillid og sikre gennemsigtighed og sporbarhed være ansvarlige for at tilvejebringe korrekte oplysninger for så vidt angår de leverede bæredygtige flybrændstoffers egenskaber, deres bæredygtighedsegenskaber og oprindelsen af de råprodukter, der anvendes til at producere bæredygtige flybrændstoffer. Disse oplysninger bør registreres i den EU-database, der er oprettet i overensstemmelse med direktiv (EU) 2018/2001. Flybrændstofleverandører, som har vist sig at have afgivet vildledende eller unøjagtige oplysninger om de leverede bæredygtige flybrændstoffers egenskaber eller oprindelse, bør pålægges en sanktion. Medlemsstaterne bør sikre, at flybrændstofleverandører angiver rettidige og nøjagtige oplysninger i EU-databasen, og at oplysningerne er verificerede og reviderede. For at bekæmpe mulig svig, herunder for så vidt angår råprodukter, der er nødvendige for produktionen af bæredygtige flybrændstoffer, der importeres fra lande uden for Unionen, er det nødvendigt, at medlemsstaterne i samarbejde med de relevante EU-organer styrker kontrolmekanismerne for forsendelser, herunder revisioner på stedet, i overensstemmelse med de relevante EU-regler. I den forbindelse har Kommissionen fastsat gennemførelsesbestemmelser om bæredygtighedscertificering i overensstemmelse med direktiv (EU) 2018/2001 med henblik på yderligere at harmonisere og styrke reglerne om pålidelighed, gennemsigtighed og uafhængig revision samt om samarbejde mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder i forbindelse med revisionstilsyn.

(25) Denne forordning bør sigte mod at sikre, at luftfartøjsoperatører kan konkurrere på grundlag af lige muligheder for så vidt angår adgang til bæredygtige flybrændstoffer. For at undgå forvridninger på Unionens lufttransportmarked bør alle EU-lufthavne forsynes med ensartede minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer. Mens markedet frit kan levere og anvende større mængder bæredygtige brændstoffer, bør det ved denne forordning sikres, at de obligatoriske minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer er identiske for alle EU-lufthavne. For at sikre klarhed og retssikkerhed og derved tilskynde markedet til at udvikle og udbrede de mest bæredygtige og innovative flybrændstofteknologier, som har vækstpotentiale til at opfylde de fremtidige behov, bør der ved denne forordning fastsættes gradvist stigende minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer, herunder syntetiske flybrændstoffer, over tid. Det er nødvendigt at fastsætte særlige minimumsandele vedrørende syntetiske flybrændstoffer som en del af minimumsandelene af bæredygtige flybrændstoffer på grund af disse flybrændstoffers betydelige dekarboniseringspotentiale og i betragtning af deres nuværende anslåede produktionsomkostninger. Hvis de syntetiske flybrændstoffer produceres af elektricitet fra vedvarende energikilder og kulstof, der opsamles direkte fra luften, kan emissionsbesparelserne nå op på 100 % sammenlignet med konventionelt flybrændstof. De har også betydelige fordele sammenlignet med andre typer bæredygtige flybrændstoffer for så vidt angår ressourceeffektivitet (navnlig vandbehov) i produktionsprocessen. Produktionsomkostningerne for syntetiske flybrændstoffer anslås imidlertid i øjeblikket at være tre til seks gange højere end markedsprisen på konventionelt flybrændstof. Der bør derfor fastsættes særlige minimumsandele for denne teknologi i denne forordning.

- (26) Samtidig med at det sikres, at disse harmoniserede EU-krav til forsyning af bæredygtige flybrændstoffer opfyldes, kan medlemsstaterne gennemføre understøttende politikker og initiativer, der sigter mod at øge produktionen og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer, herunder syntetiske flybrændstoffer. Disse politikker og initiativer bør være gennemsigtige, ikkeforskelsbehandlende, forholdsmæssige og generelt være tilgængelige for alle virksomheder. Denne forordning bør ikke forhindre medlemsstaterne i at gennemføre særlige foranstaltninger uden for dens anvendelsesområde med henblik på at lette anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer eller dekarbonisere lufttransportsektoren.

(27) Manglen på fælles metoder, kriterier og indikatorer, der er tilstrækkeligt certificeret, rapporteret og overvåget, gør det muligt for luftfartøjsoperatører at påstå at have niveauer for emissionspræstationen for deres flyvninger, som ikke kan sammenlignes med hinanden. Passagerer skal kunne stole på luftfartøjsoperatørernes oplysninger om bæredygtigheden af de flybrændstoffer, som luftfartøjsoperatørerne anvender, og om deres flyvningers bæredygtighed, så de kan træffe informerede valg, når de sammenligner de forskellige flymuligheder, både for direkte og indirekte flyvninger, som luftfartøjsoperatørerne tilbyder. Der er behov for mere solide, pålidelige, uafhængige og harmoniserede oplysninger om miljøpåvirkningen fra flyvninger, hvis forbrugerne skal kunne træffe et informeret valg. Det er derfor nødvendigt at fastsætte de kriterier og indikatorer, der anvendes til at formidle niveauet for emissionspræstationen for deres flyvninger under et frivilligt fælles miljømærke ("mærket"). Det bør være muligt let at ajourføre dem for at holde trit med de teknologiske ændringer og internationale og europæiske standarder. Da nogle af de data, der er nødvendige for at beregne niveauet for og kvaliteten af de anvendte bæredygtige flybrændstoffer, og andre kriterier til måling af en flyvnings bæredygtighedspræstation kan være kommercielt følsomme, er det ligeledes nødvendigt, at et uafhængigt organ centraliserer luftfartøjsoperatørernes rapporter, overvåger deres data, certificerer deres nøjagtighed og udsteder et mærke på det passende niveau. Eftersom luftfartøjsoperatørernes data har en dynamisk karakter, bør mærket underkastes periodisk kontrol og validering, f.eks. ved udgangen af hver IATA-sæson. Når det er nødvendigt, baseres disse data på skøn såsom den gennemsnitlige belastningsfaktor for en given flyvning, rute og sæson. Eftersom Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur ("agenturet") har overvågnings- og rapporteringsforpligtelser i henhold til denne forordning, er det hensigtsmæssigt, at agenturet er det EU-organ, der er ansvarligt for mærkets gennemførelse. Det er derfor hensigtsmæssigt at fastsætte betingelserne for udstedelse af mærket til måling af luftfartens miljøpræstation og, for at sikre overholdelse af disse betingelser, at kræve, at agenturet reviderer dem regelmæssigt.

- (28) Med indførelsen og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer i EU-lufthavne kan fueltankering blive endnu mere udbredt som følge af øgede omkostninger til flybrændstof. Fueltankering er ikke en bæredygtig praksis og bør undgås, da den undergraver Unionens indsats for at reducere miljøpåvirkningen fra transport. Denne praksis er i strid med målene om at dekarbonisere luftfarten, da brændstofforbruget og emissionerne fra en given flyvning stiger, når luftfartøjets vægt øges. Fueltankering bringer også de lige konkurrencevilkår mellem luftfartøjsoperatører og mellem lufthavne i Unionen i fare. Ved denne forordning bør det derfor kræves, at luftfartøjsoperatørerne påfylder brændstof inden afgang fra en given EU-lufthavn. Den mængde brændstof, der påfyldes inden afgang fra en given EU-lufthavn, bør stå i et rimeligt forhold til den mængde brændstof, der er nødvendig for at gennemføre de flyvninger, der afgår fra den pågældende lufthavn. Dette krav sikrer, at der gælder lige vilkår for EU-luftfartøjsoperatører og udenlandske luftfartøjsoperatører i hele Unionen, samtidig med at der sikres et højt miljøbeskyttelsesniveau. Da der i forordningen ikke fastsættes maksimale andele af bæredygtige flybrændstoffer i alle flybrændstoffer, kan luftfartøjsoperatører og flybrændstofleverandører gennemføre mere ambitiøse miljøpolitikker med større udbredelse og forsyning af bæredygtige flybrændstoffer i deres samlede netværk af operationer, samtidig med at fueltankering undgås. Denne forordning bør imidlertid også tage hensyn til, at fueltankering undertiden sker for at overholde brændstofsikkerhedsreglerne i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012¹ og i sådanne tilfælde er begrundet af sikkerhedshensyn.

¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

Dette kan f.eks. omfatte tilfælde af brændstofmangel eller brændstofforurening i bestemmelseslufthavnen bekræftet ved en Notice to Airmen eller en Notice to Air Missions (NOTAM). Fuel tankering kan endvidere være konsekvensen af specifikke driftsmæssige vanskeligheder for nogle luftfartøjsoperatører i visse lufthavne, bl.a. for så vidt angår uforholdsmæssig lang turnaround-tid for luftfartøjer eller reduceret lufthavnskapacitet i perioder med spidsbelastning. Kommissionen bør derfor sammen med agenturet nøje overvåge, evaluere og analysere indberettede tilfælde af fuel tankering og deres underliggende årsager og, hvis det er relevant, fremsætte lovgivningsforslag med henblik på at ændre denne forordning. Dette berører ikke Kommissionens og medlemsstaternes konkurrencemyndigheders beføjelser i henhold til artikel 101 og 102 i TEUF til at undersøge og sanktionere konkurrencebegrænsende adfærd fra markedsaktørers side for at beskytte et velfungerende marked for bæredygtige flybrændstoffer, navnlig hvis oplysningerne i EU-databasen og andre data, der indberettes til de kompetente myndigheder, afslører konkurrencebegrænsende praksis.

- (29) Denne forordning bør dog give mulighed for i en begrænset periode at undtage luftfartøjsoperatører fra forpligtelsen til forud for afgang at genoptanke brændstof på bestemte ruter, der afgår fra EU-lufthavne, hvis disse luftfartøjsoperatører kan påvise alvorlige og tilbagevendende driftsmæssige vanskeligheder ved genoptankning af fly i en given EU-lufthavn, der forhindrer dem i at udføre turnaround-flyvninger inden for en rimelig tidsfrist, hvilket navnlig kan have indvirkning på forbindelserne til randområder, eller strukturelle brændstofforsyningsvanskeligheder, der fører til betydeligt højere brændstofpriser sammenlignet med de priser, der anvendes i gennemsnit på tilsvarende brændstoftyper i andre EU-lufthavne. De væsentligt højere priser i den pågældende EU-lufthavn bør ikke primært være et resultat af øget anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer i denne EU-lufthavn.
- (30) Den yderligere udbredelse af bæredygtige flybrændstoffer, der typisk har et lavere aromat- og svovlindhold, vil bidrage til at reducere klimapåvirkninger fra andre kilder end CO₂-emissioner. En yderligere reduktion af aromat- og svovlindholdet i flybrændstoffer kan reducere cirrusdannelsen, forbedre luftkvaliteten i og omkring lufthavne og øge kvaliteten af brændstoffet til gavn for luftfartsselskaberne, både via høj energitæthed og lavere vedligeholdelsesomkostninger på grund af lavere sodniveauer. Den indbyrdes afhængighed mellem CO₂-emissioner og andre emissioner end CO₂-emissioner bør desuden tages i betragtning. Reduktionen af aromatinholdet i flybrændstoffer skal dog ske, samtidig med at de internationale brændstofsikkerhedsregler overholdes, og de lige konkurrencevilkår på internationalt plan bevares. Flybrændstofleverandører bør derfor indberette aromat-, naphthalen- og svovlindholdet i de leverede flybrændstoffer til agenturet og de relevante kompetente myndigheder. Når flybrændstofleverandører indberetter disse oplysninger, kan de basere sig på relevante certifikater for brændstofkvalitet, der er udarbejdet for at opfylde kravene i internationale brændstofkvalitetsstandarder fra brændstofproducenter og blandingsproducenter.

- (31) Ud over indvirkningen på klimaændringerne har konventionelle flybrændstoffer også en negativ indvirkning på luftkvaliteten. Øget udbredelse af bæredygtige flybrændstoffer kan spille en rolle med hensyn til at forbedre luftkvaliteten.
- (32) Det er vigtigt at sikre, at EU-lufthavnsforvaltningsorganer, der er omfattet af denne forordning, træffer de nødvendige foranstaltninger for at lette luftfartøjsoperatørers adgang til flybrændstoffer, der indeholder bæredygtige flybrændstoffer, så der ikke opstår hindringer for udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer. Om nødvendigt bør de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor EU-lufthavnen er beliggende, kunne kræve, at EU-lufthavnsforvaltningsorganet fremlægger de nødvendige oplysninger om overholdelsen af denne forordning med henblik på en problemfri distribution af og optankning med bæredygtige flybrændstoffer for luftfartøjsoperatører. De kompetente myndigheders rolle bør gøre det muligt for EU-lufthavnsforvaltningsorganerne og luftfartøjsoperatørerne at have et fælles kontaktpunkt, hvis der er behov for teknisk afklaring om tilgængeligheden af flybrændstofinfrastruktur. Når elektriske eller brintdrevne luftfartøjer bliver modne og kommercielt tilgængelige, vil det, hvis det er relevant, være nødvendigt, at EU-lufthavnsforvaltningsorganer, flybrændstofleverandører og leverandører af brændstofhåndtering, der er omfattet af denne forordning, træffer alle nødvendige foranstaltninger for at samarbejde og lette adgangen til den relevante infrastruktur for brintopladning og elektrisk opladning af fly i overensstemmelse med de respektive nationale politikrammer for infrastruktur for alternative drivmidler.

- (33) Mange EU-lufthavne forsynes med flybrændstoffer, hovedsagelig via rørledninger fra raffinaderier eller blandingsstationer for bæredygtige flybrændstoffer. Det er derfor afgørende, at parterne med ansvar for sådanne rørledninger samarbejder og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at give flybrændstofleverandører fortsat og uafbrudt adgang til infrastruktur for flybrændstoffer til civil transport med henblik på at levere både konventionelle flybrændstoffer og flybrændstoffer, der indeholder andele af bæredygtige flybrændstoffer.
- (34) Luftfartøjsoperatører bør forpligtes til årligt at aflægge rapport til deres respektive kompetente myndighed eller myndigheder og til agenturet om deres indkøb af bæredygtige flybrændstoffer og om deres egenskaber. Der bør gives oplysninger om råprodukternes egenskaber og oprindelse, omdannelsesprocessen og livscyklusemissioner for hvert køb og hver type af bæredygtige flybrændstoffer.
- (35) Luftfartøjsoperatører bør også være forpligtede til at aflægge årlig rapport om deres faktiske flybrændstofpåfyldning for hver EU-lufthavn, herunder deres overholdelse af de gældende brændstofsikkerhedsregler, for at godtgøre, at de ikke uberettiget har foretaget fueltankering. Disse rapporter bør verificeres af uafhængige verifikatorer og indgives til den eller de kompetente myndigheder og agenturet med henblik på overvågning og vurdering af overholdelsen. Uafhængige verifikatorer bør fastslå nøjagtigheden af det årlige behov for flybrændstof, der indberettes af luftfartøjsoperatørerne, ved hjælp af et værktøj, der er godkendt af Kommissionen.

- (36) Uden at det berører de data, der registreres af flybrændstofleverandører i overensstemmelse med direktiv (EU) 2018/2001 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/996¹, bør flybrændstofleverandører være forpligtede til at aflægge årlig rapport i EU-databasen som omhandlet i nævnte direktiv om deres levering af flybrændstof, herunder bæredygtige flybrændstoffer og deres egenskaber. Der bør gives oplysninger om råprodukternes egenskaber og oprindelse, omdannelsesprocesser og livscyklusemissioner for leverede bæredygtige flybrændstoffer. Oplysninger om bæredygtige flybrændstoffers egenskaber omfatter den anvendte produkttype og de anvendte råprodukter og andre bæredygtighedsegenskaber, der kræves for at godtgøre, at bæredygtige flybrændstoffer opfylder bæredygtighedskriterierne i direktiv (EU) 2018/2001.
- (37) Medlemsstaterne bør udpege en eller flere kompetente myndigheder, der er ansvarlige for at håndhæve anvendelsen af denne forordning over for luftfartøjsoperatører, EU-lufthavnenes forvaltningsorganer og brændstofleverandører. Denne forordning bør fastlægge reglerne for, hvilke kompetente myndigheder luftfartøjsoperatører, EU-lufthavnsforvaltningssorganer og flybrændstofleverandører henhører under. Agenturet bør sende de kompetente myndigheder aggregerede data for luftfartøjsoperatører og flybrændstofleverandører, for hvilke disse myndigheder er kompetente. Aggregeringsniveauet bør så vidt muligt gøre det muligt for de kompetente myndigheder at sammenligne disse aggregerede data med andre datakilder.

¹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/996 af 14. juni 2022 om regler for verifikation af bæredygtigheds- og drivhusgasemissionsbesparelseskriterier og kriterier for lav risiko for indirekte ændringer i arealanvendelsen (EUT L 168 af 27.6.2022, s. 1).

- (38) Agenturet bør hvert år offentliggøre en teknisk rapport og fremsende den til Europa-Parlamentet og Rådet. Dette er nødvendigt for at give et klart billede af denne forordnings gennemførelse, køb og forsyning af bæredygtige flybrændstoffer i Unionen og i de relevante tredjelande, af markedssituationen, herunder oplysninger om udviklingen i prisforskellen mellem bæredygtige flybrændstoffer og fossile brændstoffer, og af sammensætningen af flybrændstof.
- (39) Uden yderligere procedurer kan det ikke nøjagtigt fastslås, om luftfartøjsoperatører fysisk har påfyldt andele af bæredygtige flybrændstoffer i deres tanke i bestemte EU-lufthavne. Luftfartøjsoperatører bør derfor have mulighed for at indberette deres anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer på grundlag af indkøbsregistre. Luftfartøjsoperatører bør have ret til at modtage de oplysninger, der er nødvendige for at indberette køb af bæredygtige flybrændstoffer, fra flybrændstofleverandøren. Formålet med at anvende det massebalancesystem, der er omhandlet i direktiv (EU) 2018/2001, er at sikre sporbarheden af flybrændstoffer, og flybrændstofleverandører kan godtgøre overholdelse af denne forordning ved hjælp af et sådant massebalancesystem, herunder når et sådant system deles mellem to eller flere medlemsstater.

- (40) Indførelsen af et mandat til udbredelse af bæredygtige flybrændstoffer i Unionen kan indebære en uforholdsmæssig stor konkurrencemæssig ulempe for Unionens luftfartsselskaber, der gennemfører langdistanceflyvninger fra en EU-lufthavn, sammenlignet med deres konkurrenter, som opnår forbindelse via et lufthavnsknudepunkt uden for denne forordnings anvendelsesområde uden lignende politikker vedrørende bæredygtige flybrændstoffer. For at fremme udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer i Unionen yderligere, for hvilke der i den nærmeste fremtid forventes en væsentlig prisforskel sammenlignet med konventionelle flybrændstoffer, bør luftfartøjsoperatørerne være berettiget til kvoter for påfyldningen af bæredygtige flybrændstoffer i overensstemmelse med EU ETS.
- (41) For at fremme udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer, der forventes at have en betydelig prisforskel i forhold til konventionelle flybrændstoffer, er det afgørende, at luftfartøjsoperatører efter eget skøn kan gøre krav på anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer i henhold til drivhusgasordninger såsom EU ETS eller CORSIA uden at kræve dobbelt reduktion af emissioner. Luftfartøjsoperatører må ikke gøre krav på fordele ved anvendelsen af en batch af bæredygtige flybrændstoffer under mere end én drivhusgasordning. Flybrændstofleverandører bør anmodes om uden betaling at forsyne luftfartøjsoperatører med alle oplysninger om egenskaberne ved de bæredygtige flybrændstoffer, der sælges til de pågældende luftfartøjsoperatører, og som er relevante for luftfartøjsoperatørens rapportering i henhold til denne forordning eller drivhusgasordninger.

- (42) For at sikre lige konkurrencevilkår på det indre marked for luftfart og sikre, at Unionens klimaambitioner efterleves, bør der ved denne forordning indføres sanktioner, der er effektive, forholdsmæssige og har afskrækkende virkning for flybrændstofleverandører og luftfartøjsoperatører, der ikke overholder kravene. Sanktionernes størrelse skal stå i et rimeligt forhold til miljøskaderne og til den skade på de lige konkurrencevilkår på det indre marked, der opstår som følge af den manglende overensstemmelse. Når myndighederne pålægger bøder og andre sanktioner, bør de tage hensyn til udviklingen i prisen på flybrændstof og bæredygtigt flybrændstof i rapporteringsåret og kan også tage hensyn til graden af manglende overholdelse, f.eks. i tilfælde af gentagne overtrædelser.
- (43) Overgangen fra fossile brændstoffer til bæredygtige flybrændstoffer vil medvirke betydeligt til dekarboniseringen. I betragtning af den nuværende underudvikling af Unionens marked for bæredygtige flybrændstoffer, den høje grad af konkurrence mellem luftfartøjsoperatører og den betydelige prisforskel mellem konventionelle flybrændstoffer og bæredygtige flybrændstoffer bør denne overgang imidlertid støttes gennem incitament, der afspejler de miljømæssige fordele ved bæredygtige flybrændstoffer og gør det mere konkurrencedygtigt for luftfartøjsoperatører. Anvendelse af indtægterne fra bøderne eller den til disse indtægter svarende økonomiske værdi til at støtte forsknings- og innovationsprojekter inden for bæredygtige flybrændstoffer, produktion af bæredygtige flybrændstoffer eller mekanismer, der gør det muligt at udligne prisforskellene mellem bæredygtige flybrændstoffer og konventionelle flybrændstoffer, kan bidrage til at nå dette mål.

- (44) De bøder, der pålægges flybrændstofleverandører, der ikke opfylder de minimumsandele, der er fastsat i denne forordning, bør suppleres med en forpligtelse til at forsyne markedet med de mængder bæredygtige flybrændstoffer, herunder syntetiske flybrændstoffer, der svarer til den manglende opfyldelse af de minimumsandele, der er fastsat i artikel 4 og bilag I, i den efterfølgende rapporteringsperiode. Ikke desto mindre bør flybrændstofleverandører have fleksibilitet ved opfyldelsen af forpligtelserne med hensyn til forsyningen af syntetiske flybrændstoffer og den dermed forbundne manglende forpligtelse i en overgangsperiode mellem 2030 og 2034, når denne forpligtelse træder i kraft for første gang, for at lette overgangen og opfyldelsen af målene.

- (45) Det er vigtigt at sikre, at minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer kan leveres til luftfartsmarkedet uden forsyningsproblemer. Med henblik herpå bør der udformes og anvendes en fleksibilitetsmekanisme, der giver industrien for bæredygtige flybrændstoffer en gennemførelsestid på 10 år til at udvikle produktions- og forsyningskapaciteten i overensstemmelse hermed og til at give flybrændstofleverandører mulighed for at opfylde deres forpligtelser på den mest omkostningseffektive måde uden at reducere de overordnede miljømæssige ambitioner i denne forordning, samt for at gøre det muligt for EU-lufthavnenes forvaltningsorganer, flybrændstofleverandører og luftfartøjsoperatører at foretage de nødvendige teknologiske og logistiske investeringer. Udbuddet af bæredygtige flybrændstoffer bør begynde i 2025 med den fleksibilitet, der er fastsat i fleksibilitetsmekanismen. Under anvendelsen af fleksibilitetsmekanismen kan flybrændstofleverandører levere flybrændstof, der indeholder større andele af bæredygtige flybrændstoffer, i visse lufthavne for at kompensere for flybrændstoffer med lavere andele af bæredygtige flybrændstoffer i andre lufthavne eller for den reducerede tilgængelighed af konventionelle flybrændstoffer i andre lufthavne. Med henblik på at skabe retssikkerhed og forudsigelighed for markedet og varigt lede investeringer hen imod produktionskapacitet for bæredygtige flybrændstoffer bør denne forordning på samme måde forblive stabil gennem en lang periode.

- (46) Den vellykkede omstilling til bæredygtige flybrændstoffer kræver en omfattende tilgang og et passende gunstigt miljø for at fremme innovation, som omfatter både offentlige og private investeringer i forskning og udvikling og støtte til omplacering, omskoling og opkvalificering af arbejdstagere samt teknologiske og operationelle foranstaltninger såvel som udrulningen af bæredygtige flybrændstoffer og nulemissionsteknologier, herunder den fornødne optanknings- og opladningsinfrastruktur i EU-lufthavnene, under hensyntagen til princippet om energieffektivitet først. Med henblik herpå bør indtægterne fra bøderne i henhold til denne forordning tildeles projekter vedrørende bæredygtige flybrændstoffer. Desuden har oprettelsen af en europæisk industrialliance gennem et frivilligt samarbejde mellem interessenter i værdikæden til formål yderligere at fremme forsyningen og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer i Europa.
- (47) Forskning og innovation har spillet en væsentlig rolle i udviklingen af bæredygtige og syntetiske flybrændstoffer samt opbygningen af produktionskapacitet. Udviklingen og produktionen af bæredygtige flybrændstoffer forventes at stige eksponentielt i de kommende år. Det er derfor vigtigt at fortsætte disse bestræbelser og fremme investeringer i bæredygtige flybrændstoffer. Investeringer i kapacitetsprojekter for bæredygtige flybrændstoffer udgør både en miljømæssig og en industriel mulighed med afsmittende virkninger med hensyn til jobskabelse og innovation.

- (48) For at øge EU-foranstaltningernes miljømæssige effektivitet og fremme flybrændstofleverandørernes evne til at opfylde deres forsyningsforpligtelser med hensyn til bæredygtige flybrændstoffer og luftfartøjsoperatørernes påfyldning af bæredygtige flybrændstoffer på en omkostningseffektiv måde og dermed styrke konkurrenceevnen i Unionens luftfartssektor bør Kommissionen efter høring af alle relevante interessenter vurdere, om der bør træffes yderligere foranstaltninger for at fremme omkostningseffektiv distribution og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer på Unionens lufttransportmarked ved at adskille købet af bæredygtige flybrændstoffer fra den fysiske levering og anvendelse heraf. Dette kan bl.a. gøres ved at vurdere muligheden for at oprette et system med omsættelige forsynings- og købscertifikater for bæredygtige flybrændstoffer med elementer af en "book and claim"-ordning, samtidig med at der sikres lige vilkår og et højt niveau af miljømæssig integritet, idet der sikres overensstemmelse med anden EU-ret, herunder direktiv 2003/87/EF og 2009/28/EF, og risikoen for svig, uregelmæssigheder eller dobbeltkrav minimeres. Kommissionen bør i sin analyse tage hensyn til alle relevante globale tendenser og initiativer samt den potentielle indvirkning, som et sådant system kan have på markedets funktion, herunder med hensyn til markedsvolatilitet, prisudvikling eller markedsdeltagernes handelsadfærd.

- (49) Denne forordning bør indeholde bestemmelser om periodiske rapporter til Europa-Parlamentet og til Rådet om udviklingen på luftfarts- og brændstofmarkederne, om denne forordnings gennemførelse og dens indvirkning på Unionens lufttransportmarked, på forbindelserne til øer og fjerntliggende områder, og på EU-luftfartsselskabers og EU-lufthavnsknudepunkters konkurrenceevne i forhold til deres konkurrenter i nabolandene, effektiviteten af denne forordnings centrale elementer såsom minimumsandelene af bæredygtige flybrændstoffer, bødeniveauet eller den politiske udvikling med hensyn til udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer på internationalt plan. Sådanne elementer er vigtige for at gøre status over situationen på markedet for bæredygtige flybrændstoffer og bør tages i betragtning, når en revision af denne forordning overvejes. Kommissionens rapporter bør også henvise til samspillet mellem denne forordning og andre relevante retsakter og identificere bestemmelser, der kan ajourføres og forenkles, samt tiltag og foranstaltninger, der er truffet eller kan træffes for at mindske det samlede omkostningspres på lufttransportsektoren. I de pågældende rapporter bør Kommissionen overveje muligheder for ændringer, hvor det er relevant, herunder mekanismer til støtte for produktion og påfyldning af bæredygtige flybrændstoffer samt mekanismer, der gør det muligt at udligne prisforskellene mellem bæredygtige flybrændstoffer og konventionelle flybrændstoffer med henblik på at begrænse utilsigtede virkninger af denne forordning på luftfartsforbindelserne og konkurrencen og afbøde kulstoflækage.

- (50) De krav, der er fastsat i denne forordning for at sikre, at der stilles minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer til rådighed i hver EU-lufthavn, kan tilskynde luftfartøjsoperatører, der gennemfører transitflyvninger med afgang fra EU-lufthavne med endeligt bestemmelsessted uden for Unionen, til transit via lufthavnsknudepunkter uden for Unionen, som ikke er underlagt dette krav, snarere end via EU- lufthavnsknudepunkter. Dette kan føre til konkurrencefordrejning på bekostning af EU-lufthavne og -operatører, der benytter sådanne lufthavne, og til risiko for kulstoflækage. I mangel af en obligatorisk ordning for anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer til internationale flyvninger på ICAO-plan eller i omfattende multilaterale eller bilaterale lufttransportaftaler mellem Unionen og/eller dens medlemsstater og tredjelande med et tilsvarende ambitionsniveau sammenlignet med kravene i denne forordning og målene i Parisaftalen¹, der er vedtaget inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, eller af mekanismer, der er udviklet på internationalt plan for at forebygge risikoen for kulstoflækage og konkurrencefordrejning, bør Kommissionen navnlig overveje at udvikle målrettede mekanismer, der tager sigte på at forebygge disse virkninger.

¹ EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.

- (51) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med hensyn til de undtagelser fra forpligtelsen til forud for afgang at genoptanke brændstof, som luftfartøjsoperatører kan indrømmes, og til at fastsætte detaljerede bestemmelser og tekniske standarder for mærkningssystemets funktion. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹.
- (52) Omstillingen til bæredygtige flybrændstoffer vil også have den afledte effekt at reducere afhængigheden af import af fossile brændstoffer fra tredjelande og derved øge Unionens energisikkerhed. Behovet for at tage dette skridt forstærkes kun af den nuværende internationale politiske situation.
- (53) Målet for denne forordning, nemlig at opretholde lige konkurrencevilkår på Unionens indre marked for luftfart og samtidig øge anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne som følge af lufttransportens grænseoverskridende karakter, men kan på grund af markedets egenskaber og foranstaltningens virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning fastsættes harmoniserede regler for udbredelse og levering af bæredygtige flybrændstoffer.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på luftfartøjsoperatører, på EU-lufthavne og deres respektive EU-lufthavnes forvaltningsorganer og på flybrændstofleverandører.

Denne forordning finder kun anvendelse på erhvervsmæssige lufttransportflyvninger, jf. dog stk. 3.

2. En medlemsstat kan, efter høring af lufthavnsforvaltningsorganet, beslutte, at en lufthavn, der ikke er omfattet af artikel 3, nr. 1), og som er beliggende på dens område, skal behandles som en EU-lufthavn med henblik på denne forordning, forudsat at kravene i artikel 6, stk. 1, er opfyldt på tidspunktet for medlemsstatens afgørelse.

Et lufthavnsforvaltningsorgan for en lufthavn, der ikke er omfattet af artikel 3, nr. 1), og som er beliggende på en medlemsstats område, kan anmode om, at denne lufthavn behandles som en EU-lufthavn med henblik på denne forordning, forudsat at den opfylder kravene i artikel 6, stk. 1, på tidspunktet for denne anmodning. Det pågældende lufthavnsforvaltningsorgan underretter den medlemsstat, hvis myndighed eller myndigheder er ansvarlig(e) for lufthavnen i henhold til artikel 11, stk. 6, om denne anmodning. Denne meddelelse ledsages af en bekræftelse af, at lufthavnen opfylder kravene i artikel 6, stk. 1.

Den berørte medlemsstat meddeler Kommissionen og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur ("agenturet") den afgørelse, der er omhandlet i dette stykkes første afsnit, mindst seks måneder før begyndelsen af den rapporteringsperiode, fra hvilken afgørelsen finder anvendelse. Medlemsstatens afgørelse ledsages af en begrundet udtalelse, der viser, at den er baseret på forholdsmæssige og ikkeforskelsbehandlende kriterier blandt lufthavne med ensartede konkurrencemæssige egenskaber.

3. En person, der udfører erhvervsmæssige lufttransportflyvninger, og som ikke er omfattet af artikel 3, nr. 3), kan beslutte at blive behandlet som en luftfartøjsoperatør med henblik på denne forordning. En person, der udfører andre flyvninger end erhvervsmæssige lufttransportflyvninger som omhandlet i artikel 3, nr. 4), kan beslutte at blive behandlet som en luftfartøjsoperatør med henblik på denne forordning. En person, der er omfattet af artikel 3, nr. 3), kan beslutte, at dens ikkeerhvervsmæssige lufttransportflyvninger også skal være omfattet af denne forordning. Enhver sådan person meddeler sin afgørelse til den medlemsstat, hvis kompetente myndighed eller myndigheder er ansvarlig(e) for den pågældende luftfartøjsoperatør i overensstemmelse med artikel 11, stk. 5. Den pågældende medlemsstat meddeler Kommissionen og agenturet denne afgørelse mindst seks måneder før begyndelsen af den rapporteringsperiode, fra hvilken afgørelsen finder anvendelse.
4. På grundlag af de oplysninger, der modtages i henhold til stk. 2 og 3, forelægger Kommissionen en ajourført og konsolideret liste over de berørte EU-lufthavne og luftfartøjsoperatører. Denne liste skal være let tilgængelig.

Artikel 3
Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "EU-lufthavn": en "lufthavn" som defineret i artikel 2, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF¹, hvor passagertrafikken oversteg 800 000 passagerer, eller hvor fragttrafikken oversteg 100 000 ton i den foregående rapporteringsperiode, og som ikke er beliggende i en region i den yderste periferi som anført i artikel 349 i TEUF
- 2) "EU-lufthavnsforvaltningsorgan": hvad angår en EU-lufthavn, "lufthavnsdriftsorganet" som defineret i artikel 2, nr. 2), i direktiv 2009/12/EF, eller, hvis den pågældende medlemsstat har overladt forvaltningen af de centraliserede infrastrukturer for brændstofdistributionsystemer til et andet organ i henhold til artikel 8, stk. 1, i Rådets direktiv 96/67/EF², det pågældende andet organ
- 3) "luftfartøjsoperatør": en person, der afviklede mindst 500 erhvervmæssige lufttransportflyvninger med passagerer eller 52 erhvervmæssige lufttransportflyvninger med fragt med afgang fra EU-lufthavne i den foregående rapporteringsperiode, eller, hvis denne person ikke kan identificeres, ejeren af luftfartøjet

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter (EUT L 70 af 14.3.2009, s. 11).

² Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36).

- 4) "erhvervsmæssig lufttransportflyvning": en flyvning, der opereres med henblik på transport af passagerer, fragt eller post mod betaling af vederlag eller leje, herunder en forretningsflyvning, der udføres i erhvervsmæssigt øjemed
- 5) "rute": en rejse foretaget på en flyvning under hensyntagen til den pågældende flyvnings afgang- og bestemmelsessted
- 6) "flybrændstof": drop-in-brændstof fremstillet til direkte brug af luftfartøjer
- 7) "bæredygtige flybrændstoffer": flybrændstoffer, der enten er:
 - a) syntetiske flybrændstoffer
 - b) bioflybrændstoffer, eller
 - c) genanvendte kulstofholdige flybrændstoffer
- 8) "bioflybrændstoffer": flybrændstoffer, der enten er:
 - a) "avancerede biobrændstoffer" som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 34), i direktiv (EU) 2018/2001
 - b) "biobrændstoffer" som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 33), i direktiv (EU) 2018/2001, der er produceret af de råprodukter, der er opført i del B i bilag IX til nævnte direktiv, eller

- c) "biobrændstoffer" som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 33), i direktiv (EU) 2018/2001, med undtagelse af biobrændstoffer, der er produceret af "fødevare- og foderafgrøder" som defineret i nævnte direktivs artikel 2, stk. 2, nr. 40), og som opfylder de kriterier for bæredygtighed og livscyklusemissionsbesparelser, der er fastsat i nævnte direktivs artikel 29, og som er certificeret i overensstemmelse med nævnte direktivs artikel 30
- 9) "genanvendte kulstofholdige flybrændstoffer": flybrændstoffer, der er "genanvendt kulstofbrændsel" som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 35), i direktiv (EU) 2018/2001, og som overholder den tærskel for livscyklusemissionsbesparelser, der er omhandlet i nævnte direktivs artikel 29a, stk. 2, og som er certificeret i overensstemmelse med nævnte direktivs artikel 30
- 10) "batch": en mængde bæredygtige flybrændstoffer, som kan identificeres med et nummer og kan spores
- 11) "livscyklusemissioner": kuldioxidækvivalente emissioner af bæredygtige flybrændstoffer, hvor der tages højde for de kuldioxidækvivalente emissioner fra energiproduktion, -transport og -distribution og brug heraf om bord, herunder ved forbrænding, beregnet i overensstemmelse med de metoder, der er vedtaget i henhold til artikel 28, stk. 5, eller artikel 31, stk. 5, i direktiv (EU) 2018/2001 eller i henhold til relevant EU-ret
- 12) "syntetiske flybrændstoffer": flybrændstoffer, som er "vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse" som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 36), i direktiv (EU) 2018/2001, og som overholder den tærskel for livscyklusemissionsbesparelser, der er omhandlet i nævnte direktivs artikel 29a, stk. 1, og som er certificeret i overensstemmelse med nævnte direktivs artikel 30

- 13) "syntetiske kulstoffattige flybrændstoffer": flybrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og hvis energiindhold stammer fra ikkefossil kulstoffattig brint, som opfylder en tærskel for livscyklusemissionsbesparelser på 70 % og metoderne til vurdering af sådanne livscyklusemissionsbesparelser i henhold til relevant EU-ret
- 14) "konventionelle flybrændstoffer": flybrændstoffer, der er produceret af fossile ikkevedvarende kilder til kulbrintebrændstoffer
- 15) "kulstoffattig brint til luftfart": brint til anvendelse i luftfartøjer, hvis energiindhold stammer fra ikkefossile ikkevedvarende kilder, som opfylder en tærskel for livscyklusemissionsbesparelser på 70 % og metoderne til vurdering af sådanne livscyklusemissionsbesparelser i henhold til relevant EU-ret
- 16) "vedvarende brint til luftfart": brint til brug i luftfartøjer, der betragtes som et "vedvarende brændstof, der ikke er af biologisk oprindelse", som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 36), i direktiv (EU) 2018/2001, og som overholder den grænseværdi for livscyklusemissionsbesparelser, der er omhandlet i nævnte direktivs artikel 29a, stk. 1, og som er certificeret i overensstemmelse med nævnte direktivs artikel 30
- 17) "brint til luftfart": vedvarende brint til luftfart eller kulstoffattig brint til luftfart
- 18) "kulstoffattige flybrændstoffer": syntetiske kulstoffattige flybrændstoffer eller kulstoffattig brint til luftfart

- 19) "flybrændstofleverandør": en "brændstofleverandør" som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 38), i direktiv (EU) 2018/2001, der leverer flybrændstof eller brint til luftfart i en EU-lufthavn
- 20) "brændstofleverandør": en leverandør af groundhandlingsydelse, der tilrettelægger og foretager påfyldning og tømning af brændstof, herunder oplagring af brændstof, kvalitetskontrol og kontrol med de leverede mængder brændstof, til luftfartøjsoperatører i EU-lufthavne som omhandlet i bilaget til direktiv 96/67/EF
- 21) "hovedforretningssted": en flybrændstofleverandørs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted i den medlemsstat, hvor flybrændstofleverandørens primære finansielle og driftsmæssige kontrol finder sted
- 22) "rapporteringsår": en periode på et år, hvori de rapporter, der er omhandlet i artikel 8 og 10, skal indgives, og som begynder den 1. januar og slutter den 31. december
- 23) "rapporteringsperiode": en periode, som begynder den 1. januar og slutter den 31. december i det år, der går forud for rapporteringsåret
- 24) "årligt behov for flybrændstof": den mængde flybrændstof benævnt "brændstof til flyvningen" og "brændstof til kørsel på jorden" i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012¹, der kræves for at gennemføre alle de flyvninger, der er omfattet af nærværende forordning, og som gennemføres af en luftfartøjsoperatør med afgang fra en given EU-lufthavn, i løbet af en rapporteringsperiode

¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

- 25) "årlig ikketanket mængde": forskellen mellem det årlige behov for flybrændstof og den mængde brændstof, som en luftfartøjsoperatør faktisk påfylder inden flyafgange, som er omfattet af denne forordning, fra en given EU-lufthavn i løbet af en rapporteringsperiode
- 26) "samlet årlig ikketanket mængde": summen af en luftfartøjsoperatørs årlige ikketankede mængder i alle EU-lufthavne i løbet af en rapporteringsperiode
- 27) "drivhusgasordning": en ordning, der giver luftfartøjsoperatører fordele ved at anvende bæredygtige flybrændstoffer.

Artikel 4

Andele af bæredygtige flybrændstoffer, der er til rådighed i EU-lufthavne

1. Med forbehold af artikel 15 sikrer flybrændstofleverandører, at alt det flybrændstof, der stilles til rådighed for luftfartøjsoperatører i hver EU-lufthavn, indeholder minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer, herunder en minimumsandel af syntetisk flybrændstof i overensstemmelse med de værdier og anvendelsesdatoer, der er anført i bilag I. Med forbehold af disse minimumsandele sikrer flybrændstofleverandører også, at alt det flybrændstof, der stilles til rådighed for luftfartøjsoperatører i hver EU-lufthavn i perioden fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2031 og fra den 1. januar 2032 til den 31. december 2034, mindst indeholder de gennemsnitlige andele af syntetisk flybrændstof i overensstemmelse med de værdier, der er anført i bilag I.

Denne forpligtelse anses også for opfyldt, hvis de minimumsandele, der er nævnt i første afsnit, nås ved hjælp af:

- a) vedvarende brint til luftfart
- b) kulstoffattige flybrændstoffer.

2. Med henblik på beregningen af minimumsandelene i bilag I, når brint til luftfart stilles til rådighed for luftfartøjsoperatører i en EU-lufthavn:

- a) værdierne vedrørende energiindholdet i alle relevante brændstoffer er de værdier, der er omhandlet i artikel 27, stk. 2, litra f) og g), i og bilag III til direktiv (EU) 2018/2001 eller relevante internationale luftfartsstandarder vedrørende brændstoffer, der ikke er opført i nævnte bilag, og
- b) energiindholdet i brint til luftfart skal tages i betragtning både i tælleren og i nævneren.

3. Hvis en flybrændstofleverandør gør brug af den mulighed, der er fastsat i stk. 1, andet afsnit, eller hvis en luftfartøjsoperatør påfylder brændstoffer som omhandlet i nævnte afsnit, forstås henvisninger til bæredygtige flybrændstoffer i artikel 3, nr. 10), 11) og 27), artikel 8, 9 og 10, artikel 12, stk. 6 og 7, artikel 13, stk. 1, litra a), b) og g), artikel 14, artikel 15, stk. 1, og bilag II også som henvisninger til kulstoffattige flybrændstoffer og til vedvarende brint til luftfart.

4. For hver rapporteringsperiode må andre flybiobrændstoffer end avancerede biobrændstoffer som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 34), i direktiv (EU) 2018/2001 og end biobrændstoffer, der er produceret af råprodukterne i del B i bilag IX til nævnte direktiv, og som leveres i alle EU-lufthavne af hver flybrændstofleverandør, højst udgøre 3 % af leverede flybrændstoffer med henblik på at overholde minimumsandelene som omhandlet i nærværende artikels stk. 1 og bilag I til denne forordning.
5. Bæredygtige flybrændstoffer, der er produceret af følgende råprodukter, udelukkes fra beregningen af minimumsandelene af bæredygtige flybrændstoffer, som er fastsat i bilag I til denne forordning: "fødevare- og foderafgrøder" som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 40), i direktiv (EU) 2018/2001, mellemafgrøder, palmefedtsyredestillat og palme- og sojabaserede materialer samt sæbefod og derivater heraf.

Denne undtagelse gælder dog ikke for råprodukter, der er opført i bilag IX til direktiv (EU) 2018/2001 på de betingelser, der er fastsat i nævnte bilag.
6. Flybrændstofleverandører kan vise, at de overholder forpligtelsen i denne artikels stk. 1 ved at anvende massebalancesystemet, jf. artikel 30 i direktiv (EU) 2018/2001.

7. Hvis en flybrændstofleverandør undlader at levere de minimumsandele, der er anført i bilag I, for en given rapporteringsperiode, skal denne som minimum kompensere for denne mangel i den efterfølgende rapporteringsperiode, jf. dog artikel 12, stk. 4 og 5. Hvis en flybrændstofleverandør undlader at levere de gennemsnitlige andele af syntetisk flybrændstof i perioden fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2031, skal den undtagelsesvis som minimum supplere denne mangel inden udgangen af perioden fra den 1. januar 2032 til den 31. december 2034, og hvis en flybrændstofleverandør undlader at levere de gennemsnitlige andele af syntetisk flybrændstof i perioden fra den 1. januar 2032 til den 31. december 2034, skal den som minimum supplere denne mangel i den efterfølgende rapporteringsperiode.

Artikel 5

Optankningsforpligtelse for luftfartøjsoperatører

1. Den årlige mængde flybrændstof, der påfyldes af en given luftfartøjsoperatør i en given EU-lufthavn, skal udgøre mindst 90 % af det årlige behov for flybrændstof.

2. En luftfartøjsoperatør kan falde under tærsklen i denne artikels stk. 1, hvis det er nødvendigt af hensyn til overholdelsen af de gældende brændstofsikkerhedsregler. I sådanne tilfælde skal den pågældende luftfartøjsoperatør behørigt begrunde faldet til under denne tærskel over for den eller de kompetente myndigheder, der er omhandlet i artikel 11, stk. 6, og agenturet, herunder med en angivelse af de berørte ruter. Disse oplysninger medtages i den rapport, der er omhandlet i artikel 8. De tilknyttede brændstofmængder indberettes særskilt i overensstemmelse med artikel 8.

3. En luftfartøjsoperatør kan undtagelsesvis, når det er behørigt begrundet, anmode den eller de kompetente myndigheder, der er omhandlet i artikel 11, stk. 6, om en midlertidig undtagelse fra forpligtelsen i nærværende artikels stk. 1 for flyvninger på en specifik eksisterende eller ny rute på mindre end 850 km eller 1 200 km for ruter, der forbinder lufthavne på øer uden jernbane- eller vejforbindelser, med afgang fra en EU-lufthavn. Denne afstand måles efter storcirkelmetoden.

En sådan anmodning fremsættes mindst tre måneder før den påtænkte dato for anvendelse af undtagelsen, støttet af en detaljeret og fyldestgørende begrundelse. En sådan undtagelse bør begrænses til følgende situationer:

- a) alvorlige og tilbagevendende driftsmæssige vanskeligheder ved genoptankning af fly i den givne EU-lufthavn, der forhindrer luftfartøjsoperatører i at gennemføre turnaround-flyvninger inden for en rimelig tidsfrist, eller

b) strukturelle flybrændstofforsyningsvanskeligheder som følge af en given EU-lufthavns geografiske egenskaber, der fører til betydeligt højere priser på flybrændstoffer i forhold til de priser, som i gennemsnit anvendes på lignende typer flybrændstoffer i andre EU-lufthavne, navnlig på grund af specifikke brændstoftransportbegrænsninger eller begrænset adgang til brændstoffer i den pågældende EU-lufthavn, og som giver den pågældende luftfartøjsoperatør en betydelig konkurrencemæssig ulempe i forhold til markedsvilkårene i andre EU-lufthavne med lignende konkurrencemæssige egenskaber.

4. Den eller de kompetente myndigheder vurderer den pågældende anmodning. I lyset af den fremlagte begrundelse kan den anmode om yderligere oplysninger.
5. Den eller de kompetente myndigheder træffer afgørelse om denne anmodning uden unødigt ophold senest en måned før datoen for anvendelse af den påtænkte undtagelse. Hvis den eller de kompetente myndigheder anmoder om yderligere oplysninger i henhold til stk. 4, suspenderes den eller de kompetente myndigheders frist for at træffe en afgørelse, indtil luftfartøjsoperatøren har fremlagt fuldstændige oplysninger.

Den indrømmede undtagelse skal have en begrænset gyldighedsperiode på højst ét år, hvorefter den tages op til revision efter anmodning fra luftfartøjsoperatøren.

6. Den eller de kompetente myndigheder træffer afgørelse om at acceptere eller afvise enhver første anmodning om undtagelse, der er indgivet i henhold til stk. 3. Hvis en sådan afgørelse ikke vedtages inden for den tidsfrist, der er fastsat i stk. 5, anses den ikke for at være en afgørelse, der godkender den undtagelse, der er anmodet om. Manglende vedtagelse af en afgørelse vedrørende en anmodning om fornyelse af en eksisterende undtagelse, forudsat at en sådan anmodning er underbygget af en detaljeret og fyldestgørende begrundelse, anses senest en måned før datoen for den påtænkte fornyelse for at være en afgørelse om tilladelse til fortsat at anvende den undtagelse, der er anmodet om.
7. Luftfartøjsoperatøren har ret til at påklage en afgørelse truffet af den eller de kompetente myndigheder, der afviser en anmodning om undtagelse.
8. Den eller de kompetente myndigheder meddeler Kommissionen listen over godkendte og afviste undtagelser med en begrundelse for sin afgørelse og den vurdering, den er baseret på. Kommissionen offentliggør listen over tilladte undtagelser og ajourfører denne liste mindst én gang om året.

9. Efter en skriftlig klage indgivet af en medlemsstat, en luftfartøjsoperatør, forvaltningsorganet for den pågældende EU-lufthavn eller en flybrændstofleverandør eller på eget initiativ kan Kommissionen, efter at have vurderet begrundelsen for den indrømmede undtagelse i henhold til denne artikels stk. 5 i lyset af kriterierne i denne artikels stk. 3, vedtage gennemførelsesretsakter, der anmoder den eller de kompetente myndigheder om at vedtage en afgørelse om ophævelse af denne undtagelse fra begyndelsen af den næste fartplansæson som omhandlet i artikel 2, litra d), i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93¹. Når denne fartplansæson begynder mindre end to måneder efter offentliggørelsen af afgørelsen, finder afgørelsen om ophævelse af undtagelsen anvendelse fra begyndelsen af den efterfølgende fartplansæson. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. artikel 16, stk. 2.
10. For at kunne vedtage de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i stk. 9, kan Kommissionen anmode medlemsstaterne og luftfartøjsoperatørerne om alle nødvendige oplysninger. Medlemsstaterne og luftfartøjsoperatørerne fremlægger disse oplysninger uden unødigt forsinkelse. Medlemsstaterne letter tilvejebringelsen af oplysninger fra luftfartøjsoperatørerne.
11. Kommissionen vedtager senest den 1. september 2024 retningslinjer for anvendelsen af de undtagelser, der er omhandlet i denne artikel. Sådanne retningslinjer skal indeholde de elementer, som en luftfartøjsoperatør skal fremlægge for at begrunde disse undtagelser.

¹ Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1).

Artikel 6
EU-lufthavnsforvaltningsorganets forpligtelser til
at lette adgangen til bæredygtige flybrændstoffer

1. EU-lufthavnsforvaltningsorganerne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at lette luftfartøjsoperatørers adgang til flybrændstoffer, der indeholder minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer i overensstemmelse med denne forordning.
2. Hvis luftfartøjsoperatører indberetter vanskeligheder med i en given EU-lufthavn at få adgang til flybrændstoffer, der indeholder minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer i overensstemmelse med denne forordning, til den eller de kompetente myndigheder, anmoder den eller de kompetente myndigheder EU-lufthavnsforvaltningsorganet om at fremlægge de oplysninger, der er nødvendige for at bevise overholdelsen af stk. 1. Det pågældende EU-lufthavnsforvaltningsorgan fremsender oplysningerne til den kompetente myndighed uden unødigt forsinkelse.
3. Den eller de kompetente myndigheder vurderer alle de oplysninger, der er modtaget i overensstemmelse med stk. 2. Hvis den eller de kompetente myndigheder konkluderer, at EU-lufthavnsforvaltningsorganet opfylder sine forpligtelser i henhold til stk. 1, underretter den Kommissionen og agenturet herom. I tilfælde af manglende overholdelse anmoder den eller de kompetente myndigheder EU-lufthavnsforvaltningsorganet om at identificere og træffe de nødvendige foranstaltninger for at afhjælpe luftfartøjsoperatørernes manglende tilstrækkelige adgang til flybrændstoffer, der indeholder minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer, uden unødigt forsinkelse og under alle omstændigheder senest tre år efter anmodningen fra den kompetente myndighed i henhold til stk. 2.

4. Med henblik på stk. 2 og 3 giver flybrændstofleverandører, leverandører af brændstofhåndtering, luftfartøjsoperatører og enhver anden part, der er berørt af de indberettede vanskeligheder, efter anmodning og uden unødigt forsinkelse alle nødvendige oplysninger til EU-lufthavnsforvaltningsorganet og samarbejder med dette om at identificere og træffe de nødvendige foranstaltninger til at afhjælpe de indberettede vanskeligheder.
5. Den eller de kompetente myndigheder fremsender uden unødigt forsinkelse alle relevante oplysninger, der er tilvejebragt i henhold til denne artikels stk. 2 og 3, til agenturet, således at det kan udarbejde den tekniske rapport, der er omhandlet i artikel 13.

Artikel 7

Fremme af brint- og elforsyningen i EU-lufthavnene

1. EU-lufthavnsforvaltningsorganer, flybrændstofleverandører og leverandører af brændstofhåndtering samarbejder, hvor det er relevant, med deres respektive medlemsstater om udarbejdelsen af de nationale politikammer for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i lufthavne, der er omfattet af anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2023/1804¹.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (EUT L 234 af 22.9.2023, s .1).

2. Hvor det er relevant, i overensstemmelse med de nationale politikrammer, der er omhandlet i stk. 1, og når en sådan ramme er vedtaget, samarbejder og bestræber EU-lufthavnsforvaltningsorganer, flybrændstofleverandører og leverandører af brændstofhåndtering sig på at lette luftfartøjsoperatørers adgang til brint eller elektricitet, der primært anvendes til fremdrift af luftfartøjer, og på at levere den infrastruktur og de tjenester, der er nødvendige for levering, oplagring og påfyldning af den pågældende brint eller elektricitet til optankning eller genopladning af luftfartøjer i overensstemmelse med nationale politikrammer for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, hvor det er relevant.

3. Senest den 31. marts 2025 og derefter hvert andet år aflægger EU-lufthavnsforvaltningsorganerne rapport til de kompetente myndigheder og agenturet om fremskridtene med eksisterende projekter for deres respektive EU-lufthavn, der tager sigte på et af de initiativer, der er omhandlet i stk. 2. Rapporten skal indeholde oplysninger, som er offentligt tilgængelige, eller som kan offentliggøres, herunder, hvor det er relevant, fremskrivninger af mængderne og typen af brint- og elproduktion og -forsyning til luftfartøjsoperatører i EU-lufthavnen samt planer for etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur og -tjenester, hvis sådanne planer er vedtaget.

Artikel 8

Luftfartøjsoperatørers rapporteringsforpligtelser

1. Senest den 31. marts hvert rapporteringsår og første gang i 2025 rapporterer luftfartøjsoperatører følgende oplysninger vedrørende en given rapporteringsperiode til de kompetente myndigheder og agenturet:
 - a) den samlede mængde flybrændstof, der er påfyldt i hver EU-lufthavn, udtrykt i ton
 - b) det årlige behov for flybrændstof pr. EU-lufthavn udtrykt i ton
 - c) den årlige ikketankede mængde pr. EU-lufthavn, som skal indberettes som 0 (nul), hvis den årlige ikketankede mængde er negativ, eller hvis den er mindre end eller lig med 10 % af det årlige behov for flybrændstof
 - d) den årlige tankede mængde pr. EU-lufthavn udtrykt i ton med henblik på overholdelse af de gældende brændstofsikkerhedsregler i henhold til artikel 5, stk. 2
 - e) den samlede mængde bæredygtigt flybrændstof købt fra flybrændstofleverandører med henblik på gennemførelse af flyvninger, der er omfattet af denne forordning, med afgang fra EU-lufthavne, udtrykt i ton

- f) for hvert køb af bæredygtigt flybrændstof, navnet på flybrændstofleverandøren, den købte mængde udtrykt i ton, konverteringsprocessen, egenskaberne ved og oprindelsen af de råprodukter, der anvendes til produktionen, og livscyklusemissionerne for det bæredygtige flybrændstof, og hvis et indkøb omfatter forskellige typer af bæredygtige flybrændstoffer med varierende egenskaber, disse oplysninger for hver type bæredygtigt flybrændstof
- g) samlet antal flyvninger, der er omfattet af denne forordning, fra EU-lufthavne, udtrykt i antal flyvninger og i flyvetimer.

2. Rapporten forelægges i overensstemmelse med modellerne i bilag II.

3. Rapporten verificeres af en uafhængig verifikator i overensstemmelse med kravene i artikel 14 og 15 i direktiv 2003/87/EF og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.

Artikel 9

Luftfartøjsoperatørers mulighed for at gøre krav på anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer

1. Luftfartøjsoperatører må ikke gøre krav på fordele ved anvendelsen af en og samme batch af bæredygtige flybrændstoffer under mere end én drivhusgasordning. Emissionsfaktoren for anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer i henhold til EU's emissionshandelssystem (EU ETS) er fastsat i bilag IV til direktiv 2003/87/EF eller i de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til nævnte direktivs artikel 14. Med henblik på tildeling af kvoter under EU ETS finder direktiv 2003/87/EF anvendelse. Med henblik på tildeling af kvoter, der er forbeholdt påfyldning af bæredygtige flybrændstoffer under EU ETS, finder artikel 3c, stk. 6, i direktiv 2003/87/EF anvendelse.

Sammen med rapporten, jf. artikel 8, forelægger luftfartøjsoperatørerne agenturet:

- a) en erklæring vedrørende de drivhusgasordninger, hvori de deltager, og hvori de kan indberette bæredygtige flybrændstoffer
- b) en erklæring om, at de ikke har indberettet identiske batches af bæredygtige flybrændstoffer under mere end én drivhusgasordning, og
- c) oplysninger om deltagelse på EU-plan, nationalt eller regionalt plan i finansielle støtteordninger, der gør det muligt for luftfartøjsoperatører at få kompensation for omkostningerne ved køb af bæredygtige flybrændstoffer, og oplysninger om, hvorvidt det samme batch af bæredygtige flybrændstoffer har modtaget støtte under mere end én finansiell støtteordning.

2. Med henblik på rapportering om anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer i henhold til denne forordnings artikel 8 eller i henhold til en drivhusgasordning forelægger flybrændstofleverandørerne luftfartøjsoperatørerne relevante præcise oplysninger uden betaling vedrørende rapporteringsperioden hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest den 14. februar i hvert rapporteringsår.

3. Luftfartøjsoperatøren kan anmode flybrændstofleverandøren om at forelægge vedkommende de oplysninger, der er omhandlet i stk. 2, med henblik på andre rapporteringsforpligtelser, herunder forpligtelser i henhold til national ret. Flybrændstofleverandøren stiller disse oplysninger til rådighed uden betaling. Hvis anmodningen vedrører oplysninger om en periode, der allerede er udløbet på anmodningstidspunktet, forelægger flybrændstofleverandøren disse oplysninger senest 90 dage efter datoen for denne anmodning. Hvis anmodningen vedrører oplysninger om en rapporteringsperiode, der endnu ikke er udløbet på det tidspunkt, hvor anmodningen blev fremsat, bestræber luftfartøjsoperatøren sig på at indgive sin anmodning mindst 45 dage inden udløbet af denne periode. Flybrændstofleverandøren fremlægger disse oplysninger senest 45 dage efter udløbet af denne periode.

Artikel 10

Flybrændstofleverandørers rapporteringsforpligtelser

Senest den 14. februar hvert rapporteringsår og første gang i 2025 rapporterer flybrændstofleverandører følgende oplysninger for rapporteringsperioden i den EU-database, der er omhandlet i artikel 31a i direktiv (EU) 2018/2001:

- a) den mængde flybrændstof, der er leveret i hver EU-lufthavn, udtrykt i ton
- b) den mængde bæredygtigt flybrændstof, der er leveret i hver EU-lufthavn, og den mængde af hver type bæredygtigt flybrændstof, jf. litra c), der er leveret, udtrykt i ton
- c) konverteringsprocessen, egenskaberne ved og oprindelsen af de råprodukter, der anvendes til produktionen, og livscyklusemissionerne for hver type bæredygtigt flybrændstof, der er leveret i EU-lufthavne
- d) indholdet af aromater og naphthalener i volumenprocent og af svovl i vægtprocent i leveret flybrændstof pr. batch, pr. EU-lufthavn og på EU-plan med angivelse af den samlede mængde og masse af hver batch og den anvendte testmetode til måling af indholdet af de enkelte stoffer på batchniveau
- e) energiindholdet for flybrændstof og bæredygtige flybrændstoffer, der er leveret i hver EU-lufthavn, for hver type brændstof.

Medlemsstaterne indfører de nødvendige retlige og administrative rammer på nationalt plan for at sikre, at de oplysninger, som flybrændstofleverandører har indlæst i denne EU-database, er nøjagtige og er blevet verificeret og revideret i henhold til artikel 31a i direktiv (EU) 2018/2001.

Agenturet og de kompetente myndigheder har adgang til denne EU-database. Agenturet anvender oplysningerne i denne EU-database, når oplysningerne er blevet verificeret på medlemsstatsplan i overensstemmelse med artikel 31a i direktiv (EU) 2018/2001.

Artikel 11

Kompetent myndighed

1. Medlemsstaterne udpeger den eller de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for at håndhæve anvendelsen af denne forordning og for at pålægge luftfartøjsoperatører, EU-lufthavnsforvaltningsorganer og flybrændstofleverandører bøder. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og agenturet om, hvilken eller hvilke kompetente myndigheder de har udpeget.
2. Medlemsstaterne sikrer, at deres kompetente myndigheder udfører deres tilsyns- og håndhævelsesopgaver upartisk og gennemsigtigt og på en måde, der er uafhængig af luftfartøjsoperatører, flybrændstofleverandører og EU-lufthavnsforvaltningsorganer. Medlemsstaterne sikrer også, at deres kompetente myndigheder har de nødvendige ressourcer og den nødvendige kapacitet til effektivt og rettidigt at udføre de opgaver, som de pålægges i henhold til denne forordning.

3. Kommissionen, agenturet og medlemsstaternes kompetente myndigheder samarbejder og udveksler alle relevante oplysninger for at sikre en effektiv gennemførelse og overholdelse af denne forordning.
4. Agenturet sender de kompetente myndigheder de aggregerede data for luftfartøjsoperatører, EU-lufthavne og deres respektive EU-lufthavnsforvaltningsorganer og flybrændstofleverandører, for hvilke disse myndigheder er kompetente i henhold til stk. 5, 6 og 7.
5. Den ansvarlige medlemsstat, hvis kompetente myndighed eller myndigheder, der er udpeget i overensstemmelse med denne artikels stk. 1, er ansvarlig(e) for en given luftfartøjsoperatør, fastlægges i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009¹. For luftfartøjsoperatører, der ikke er henført under en medlemsstat i henhold til nævnte forordning, fastlægges den ansvarlige medlemsstat i henhold til reglerne i artikel 18a i direktiv 2003/87/EF. Kommissionen kan bistå medlemsstaterne i henføningsprocessen. Med henblik herpå kan Kommissionen anmode Eurocontrol om bistand og kan indgå enhver passende aftale med Eurocontrol herom.
6. Den ansvarlige medlemsstat, hvis kompetente myndighed eller myndigheder, der er udpeget i overensstemmelse med stk. 1, er ansvarlig(e) for et givent EU-lufthavnsforvaltningsorgan, fastlægges på grundlag af EU-lufthavnens respektive territoriale jurisdiktion.

¹ Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 af 5. august 2009 om en liste over luftfartøjsoperatører, som den 1. januar 2006 udførte eller derefter har udført en af luftfartsaktiviteterne i bilag I til direktiv 2003/87/EF, med angivelse af den til hver luftfartøjsoperatør hørende administrerende medlemsstat (EUT L 219 af 22.8.2009, s. 1).

7. Den ansvarlige medlemsstat, hvis kompetente myndighed eller myndigheder, der er udpeget i overensstemmelse med stk. 1, er ansvarlig(e) for en given flybrændstofleverandør, er den medlemsstat, hvor flybrændstofleverandøren har sit hovedforretningssted.
8. For flybrændstofleverandører, der ikke har deres hovedforretningssted i en medlemsstat, er den ansvarlige medlemsstat den medlemsstat, hvor flybrændstofleverandøren leverede mest flybrændstof i 2023 eller det første år, hvor vedkommende leverede flybrændstof på EU-markedet, alt efter hvilket år der er det seneste.

En sådan flybrændstofleverandør kan til sin kompetente myndighed indgive en begrundet anmodning om at blive henført under en anden medlemsstat, hvis vedkommende har leveret størstedelen af sit flybrændstof i denne medlemsstat i løbet af de to år, der går forud for anmodningen. Afgørelsen om en ny henføring træffes senest seks måneder efter flybrændstofleverandørens anmodning, godkendes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvortil henføringen foretages, og fremsendes uden unødigt ophold til agenturet og Kommissionen. Den finder anvendelse fra begyndelsen af den rapporteringsperiode, der følger efter datoen for vedtagelsen af den pågældende afgørelse.

Artikel 12
Håndhævelse

1. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning og navnlig tage hensyn til overtrædelsens art, varighed, tilbagevendende karakter og grovhed. Medlemsstaterne giver senest den 31. december 2024 Kommissionen meddelelse om disse regler og foranstaltninger og underretter den straks om alle senere ændringer, der berører dem.
2. Medlemsstaterne sikrer, at en luftfartøjsoperatør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 5, pålægges en bøde. Denne bøde skal stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning og være mindst dobbelt så høj som det beløb, der fremkommer ved at multiplicere den årlige gennemsnitspris for flybrændstof pr. ton med den samlede årlige ikketankede mængde. En luftfartøjsoperatør kan undtages fra at blive pålagt en bøde, hvis den pågældende kan godtgøre, at den manglende overholdelse af forpligtelserne i artikel 5 skyldtes ekstraordinære og uforudsigelige omstændigheder, som den pågældende ikke havde indflydelse på, og hvis konsekvenser ikke kunne være undgået, selv om alle rimelige foranstaltninger var blevet truffet.
3. Medlemsstaterne sikrer, at et EU-lufthavnsforvaltningsorgan, der undlader at træffe de nødvendige foranstaltninger til at afhjælpe luftfartøjsoperatørers manglende adgang til flybrændstoffer, der indeholder minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer i henhold til artikel 6, stk. 3, pålægges en bøde.

4. Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelene af bæredygtige flybrændstoffer, pålægges en bøde. Denne bøde skal stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning og være mindst dobbelt så høj som det beløb, der fremkommer ved at multiplicere forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for konventionelt flybrændstof og for bæredygtigt flybrændstof pr. ton med den mængde flybrændstoffer, for hvilken minimumsandelene, jf. artikel 4 og bilag I, ikke er overholdt.

5. Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelene af syntetiske flybrændstoffer og i en periode fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2034 de gennemsnitlige andele af syntetiske flybrændstoffer, pålægges en bøde. Denne bøde skal stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning og være mindst dobbelt så høj som det beløb, der fremkommer ved at multiplicere forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for syntetisk flybrændstof og for konventionelt flybrændstof pr. ton med den mængde flybrændstoffer, for hvilken minimumsandelene, jf. artikel 4 og bilag I, ikke er overholdt. Ved fastsættelsen af bøden vedrørende de gennemsnitlige andele af syntetiske flybrændstoffer tager medlemsstaterne hensyn til eventuelle bøder vedrørende minimumsandelene af syntetiske flybrændstoffer, som flybrændstofleverandøren allerede er pålagt for den pågældende periode, der er omhandlet i dette stykke, for at undgå en dobbelt sanktion.

6. Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, som har vist sig at have afgivet vildledende eller unøjagtige oplysninger om egenskaberne ved eller oprindelsen af de bæredygtige flybrændstoffer, som vedkommende har leveret i henhold til artikel 9, stk. 2, og artikel 10, pålægges en bøde. Denne bøde skal stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning og være mindst dobbelt så høj som det beløb, der fremkommer ved at multiplicere forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for konventionelt flybrændstof og for bæredygtigt flybrændstof pr. ton med den mængde flybrændstoffer, for hvilke de vildledende eller unøjagtige oplysninger var afgivet.
7. I afgørelsen om pålæg af bøder omhandlet i denne artikels stk. 2, 4, 5 og 6 skal den eller de kompetente myndigheder redegøre for den metode, der er anvendt til at fastsætte prisen på flybrændstof, bæredygtigt flybrændstof og syntetisk flybrændstof på Unionens flybrændstofmarked. Denne metode skal være baseret på verificerbare og objektive kriterier, herunder fra den seneste tilgængelige tekniske rapport, jf. artikel 13.

8. Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, som har akkumuleret en mangel i forhold til forpligtelsen i artikel 4 med hensyn til minimumsandelene af bæredygtige flybrændstoffer eller af syntetiske flybrændstoffer i en given rapporteringsperiode, i den efterfølgende rapporteringsperiode forsyner markedet med en mængde af det pågældende brændstof svarende til denne mangel i tillæg til dennes forpligtelse i rapporteringsperioden.

Uanset første afsnit finder følgende regler anvendelse på syntetiske flybrændstoffer i perioderne fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2031 og fra den 1. januar 2032 til den 31. december 2034:

- a) en flybrændstofleverandør, som har akkumuleret en mangel i forhold til forpligtelsen i artikel 4 med hensyn til de gennemsnitlige andele af syntetiske flybrændstoffer i perioden fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2031, forsyner markedet med en mængde af det syntetiske flybrændstof svarende til denne mangel i tillæg til dennes forpligtelse i den pågældende periode inden udgangen af perioden fra den 1. januar 2032 til den 31. december 2034, og
- b) en flybrændstofleverandør, som har akkumuleret en mangel i forhold til forpligtelsen i artikel 4 med hensyn til de gennemsnitlige andele af syntetiske brændstoffer i perioden fra den 1. januar 2032 til den 31. december 2034, forsyner markedet i den efterfølgende periode med en mængde af det syntetiske flybrændstof svarende til denne mangel i tillæg til dennes forpligtelse i rapporteringsperioden.

Opfyldelsen af de forpligtelser, der er omhandlet i dette stykkes første og andet afsnit, fritager ikke flybrændstofleverandøren fra forpligtelsen til at betale de bøder, der er fastsat i stk. 4 og 5.

9. Medlemsstaterne indfører de nødvendige retlige og administrative rammer for at sikre opfyldelsen af forpligtelserne og inddrivelsen af bøderne.
10. Medlemsstaterne bestræber sig på at sikre, at indtægter fra bøderne eller en til disse indtægter svarende økonomisk værdi anvendes til at støtte forsknings- og innovationsprojekter inden for bæredygtige flybrændstoffer, produktion af bæredygtige flybrændstoffer eller mekanismer, der gør det muligt at udligne prisforskellene mellem bæredygtige flybrændstoffer og konventionelle flybrændstoffer.

Hvis sådanne indtægter opføres på en medlemsstats almindelige budget, anses en medlemsstat for at have overholdt første afsnit, hvis den gennemfører finansielle støttepolitikker til støtte for forsknings- og innovationsprojekter inden for bæredygtige flybrændstoffer, produktion af bæredygtige flybrændstoffer eller politikker, der støtter mekanismer, der gør det muligt at udligne prisforskellene mellem bæredygtige flybrændstoffer og konventionelle flybrændstoffer, som har en værdi, der svarer til eller er højere end indtægterne fra bøder.

Senest den 25. september 2026 og derefter hvert femte år offentliggør medlemsstaterne en rapport om anvendelsen af de aggregerede indtægter fra bøderne og oplysninger om størrelsen af de udgifter, der er afsat til forsknings- og innovationsprojekter inden for bæredygtige flybrændstoffer, produktion af bæredygtige flybrændstoffer eller politikker, der støtter mekanismer, der gør det muligt at udligne prisforskellene mellem bæredygtige flybrændstoffer og konventionelle flybrændstoffer.

Artikel 13

Dataindsamling og offentliggørelse

1. Agenturet offentliggør hvert år en teknisk rapport på grundlag af rapporterne, jf. artikel 7, 8 og 10, og fremsender den til Europa-Parlamentet og Rådet. Denne rapport skal mindst indeholde følgende oplysninger:
 - a) den samlede mængde af bæredygtigt flybrændstof, der er indkøbt af luftfartøjsoperatører på EU-plan til brug på flyvninger, der er omfattet af denne forordning, med afgang fra en EU-lufthavn, og pr. EU-lufthavn
 - b) den samlede mængde af bæredygtigt flybrændstof og syntetisk flybrændstof, der er leveret på EU-plan, pr. medlemsstat og pr. EU-lufthavn. Rapporten skal indeholde mængden og typen af råprodukter, der er anvendt på EU-plan, pr. medlemsstat og pr. EU-lufthavn og en analyse af flybrændstofleverandørernes evne til at overholde de minimumsandeleg, der er fastsat i bilag I

- c) så vidt muligt den leverede mængde bæredygtige flybrændstoffer i de tredjelande, med hvilke Unionen eller Unionen og dens medlemsstater har indgået en aftale om regulering af udøvelsen af luftfartstjenester, og i andre tredjelande, hvor sådanne oplysninger er offentligt tilgængelige
- d) markedssituationen, herunder prisoplysninger, og tendenserne inden for produktion og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer i Unionen og pr. medlemsstat og så vidt muligt i de tredjelande, med hvilke Unionen eller Unionen og dens medlemsstater har indgået en aftale om regulering af udøvelsen af luftfartstjenester, og i andre tredjelande, herunder oplysninger om udviklingen i prisforskellen mellem bæredygtige flybrændstoffer og konventionelle flybrændstoffer
- e) status pr. lufthavn for EU-lufthavnsforvaltningsorganets overholdelse af forpligtelserne i artikel 6
- f) status for overholdelse for hver luftfartøjsoperatør og flybrændstofleverandør, som har en forpligtelse i henhold til denne forordning i rapporteringsperioden
- g) oprindelsen af og egenskaberne ved alle bæredygtige flybrændstoffer og bæredygtighedsegenskaberne for brint til luftfart, der er indkøbt af luftfartøjsoperatører til brug på flyvninger, der er omfattet af denne forordning, med afgang fra en EU-lufthavn

- h) det gennemsnitlige samlede indhold af aromater og naphthalen i volumenprocent og af svovl i masseprocent i flybrændstof leveret pr. EU-lufthavn og på EU-plan
 - i) status for fremskridt med projekter i EU-lufthavne, der gennemfører de initiativer, der er omhandlet i artikel 7, stk. 3.
2. Agenturet kan høre medlemsstaternes eksperter i forbindelse med udarbejdelsen af denne rapport.

Artikel 14

Miljømærkningsordning

1. Der indføres herved en frivillig miljømærkningsordning, der gør det muligt at måle flyvningers miljøpræstationer.
2. Mærker, der er tildelt i henhold til denne artikel, finder anvendelse på luftfartøjsoperatører, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, for flyvninger, der er omfattet af denne forordning, og som afgår fra EU-lufthavne. Hvis en luftfartøjsoperatør anmoder om tildeling af et mærke i henhold til dette afsnit, skal den anmode om et sådant mærke for alle sine flyvninger, der er omfattet af denne forordning, og som afgår fra EU-lufthavne.

Luftfartøjsoperatører kan også anmode om tildeling af mærker i henhold til denne artikel for deres flyvninger, der er omfattet af denne forordning, og som ankommer til EU-lufthavne. Hvis en luftfartøjsoperatør anmoder om tildeling af et mærke i henhold til dette stykkes andet afsnit, skal den anmode om et sådant mærke for alle sine flyvninger, der ankommer til EU-lufthavne.

3. Mærker, der er tildelt i henhold til denne artikel, certificerer en flyvnings miljøpræstationsniveau på grundlag af de oplysninger, der er omhandlet i dette stykkes andet afsnit. En flyvnings miljøpræstationsniveau bestemmes på grundlag af den gennemsnitlige miljøpræstation for de flyvninger, der udføres af en given luftfartøjsoperatør på en bestemt rute i den foregående tilsvarende fartplansæson, jf. artikel 2, litra d), i forordning (EØF) nr. 95/93.

Mærker, der tildeles i henhold til denne artikel, skal indeholde følgende oplysninger:

- a) det forventede CO₂-fodaftryk pr. passager, udtrykt i parametre såsom kilogram CO₂ pr. passager, i mærkets gyldighedsperiode
- b) den forventede CO₂-effektivitet pr. kilometer, udtrykt i parametre såsom gram CO₂ pr. passager pr. kilometer, i mærkets gyldighedsperiode.

4. Det forventede CO₂-fodafttryk pr. passager og den forventede CO₂-effektivitet pr. kilometer for en flyvning bestemmes af agenturet på grundlag af en standardiseret og videnskabeligt baseret metode og oplysninger fra luftfartøjsoperatørerne vedrørende alle eller nogle af følgende faktorer:
- a) typer luftfartøjer, gennemsnitligt antal passagerer og fragtladninger, om nødvendigt suppleret med skøn over disse faktorer, f.eks. den gennemsnitlige lastfaktor for den specificerede rute i en given tidsperiode, og
 - b) præstationen af det brændstof, der anvendes på de flyvninger, der udføres af luftfartøjsoperatøren, baseret på brændstofudbredelsen og ved hjælp af parametre såsom den samlede mængde påfyldte bæredygtige flybrændstoffer, procentdelen i forhold til den samlede brændstofudbredelse, kvaliteten og oprindelsen, sammensætningen og livscyklusemissionerne fra brændstofforbruget beregnet for flyvningen.
5. Mærker, der er tildelt i henhold til denne artikel, er gyldige i en begrænset periode på højst et år som fastsat i de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i stk. 11, litra c). Luftfartøjsoperatøren angiver tydeligt mærkets gyldighedsperiode sammen med mærket.
6. Agenturet tildeler mærker efter anmodning fra en luftfartøjsoperatør for hver flyvning eller serie af flyvninger, der udføres under samme betingelser, på grundlag af de oplysninger, der er omhandlet i stk. 3, og den standardiserede og videnskabeligt baserede metode og faktorer, der er omhandlet i stk. 4.

Agenturet kan kræve, at luftfartøjsoperatøren fremlægger yderligere oplysninger, der er nødvendige for at kunne tildele mærket.

Hvis luftfartøjsoperatøren ikke fremlægger alle de oplysninger, der er nødvendige for, at agenturet kan tildele det ønskede mærke, afviser agenturet anmodningen.

Luftfartøjsoperatøren kan påklage afgørelser, som agenturet har truffet i medfør af dette stykke og denne artikels stk. 7. En sådan klage indgives til klagenævnet, jf. artikel 105 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139¹, senest 10 dage efter meddelelsen af afgørelsen. Artikel 106 og 107, artikel 108, stk. 2 og 3, og artikel 111, 112, 113 og 114 i forordning (EU) 2018/1139 finder anvendelse. Enhver afgørelse, som agenturet træffer i henhold til nærværende stykke, træffes uden unødigt ophold.

7. Agenturet evaluerer regelmæssigt, om de faktorer, på grundlag af hvilke der er tildelt et mærke for hver flyvning eller serie af flyvninger, der gennemføres på samme betingelser, har ændret sig. Hvis agenturet konkluderer, at et mærke ikke længere passer, tilbagekalder det det eksisterende mærke eller tildeler et nyt mærke, efter at have givet operatøren mulighed for at blive hørt. Agenturet underretter luftfartøjsoperatøren om sin afgørelse.

Luftfartøjsoperatøren tilpasser straks visningen af mærket i overensstemmelse hermed.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

8. Luftfartøjsoperatører, der har fået tildelt et mærke i henhold til stk. 6, viser mærket med de oplysninger, der er omhandlet i stk. 3, andet afsnit. Mærket skal være let tilgængeligt og forståeligt. Det præsenteres på en måde, der gør det let for kunderne at sammenligne miljøpræstationen for flyvninger, der udføres af forskellige luftfartøjsoperatører, der flyver den samme rute. Hvis en luftfartøjsoperatør viser mærket på et salgssted eller ved enhver anden kontakt med kunderne, skal mærket vises for alle flyvninger, der er omfattet af denne forordning.
9. For at finansiere omkostningerne ved den tjeneste, som agenturet yder, skal der betales en afgift for tildeling af et mærke efter anmodning fra en luftfartøjsoperatør. Indtægterne fra sådanne afgifter udgør andre indtægter som omhandlet i artikel 120, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 og behandles som formålsbestemte indtægter, der tildeles af agenturet til dækning af disse omkostninger. Artikel 126, stk. 2 og 3, i forordning (EU) 2018/1139 finder anvendelse. Afgiftens størrelse fastsættes i henhold til artikel 126, stk. 4, i forordning (EU) 2018/1139.
10. Som led i sine opgaver på miljøbeskyttelsesområdet, jf. artikel 87, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139, bidrager agenturet til at øge bevidstheden om eksistensen af den mærkningsordning, der er indført ved nærværende artikel.

11. For at sikre ensartet gennemførelse og overholdelse af reglerne i denne artikel vedtager Kommissionen senest den 1. januar 2025 gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede bestemmelser vedrørende:
- a) den standardiserede og videnskabeligt baserede metode, der er omhandlet i stk. 4, baseret på de bedste tilgængelige videnskabelige data, navnlig de data, som agenturet har fremlagt, og herunder metoden til anvendelse af de skøn, der er omhandlet i stk. 4, litra a)
 - b) den procedure, gennem hvilken luftfartøjsoperatører skal give agenturet de oplysninger, der er relevante for tildelingen af et mærke, og proceduren for agenturets tildeling af mærket, herunder den frist, inden for hvilken agenturet skal træffe en afgørelse i henhold til stk. 6
 - c) gyldighedsperioden for mærker, der er tildelt i henhold til denne artikel, dog højst et år
 - d) de betingelser, hvorunder agenturet skal foretage den i stk. 7 omhandlede evaluering
 - e) den i stk. 7 omhandlede procedure, gennem hvilken agenturet enten kan tilbagekalde eksisterende mærker eller tildele et nyt mærke

- f) modellerne for visning af mærker, der er tildelt i henhold til denne artikel
- g) sikring af let adgang til alle tildelte mærker i maskinlæsbart format
- h) muligheden og betingelserne for, at luftfartøjsoperatører uden at anvende et mærke i henhold til denne artikel kan vise oplysninger om miljøpræstationer svarende til dem, der er omhandlet i stk. 3, for flyvninger, der afgår fra EU-lufthavne.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 16, stk. 3.

12. Senest den 1. juli 2027 identificerer og vurderer Kommissionen udviklingen i den måde, hvorpå den mærkningsordning, der er indført ved denne artikel, fungerer, samt mulige forbedringer eller yderligere foranstaltninger til en sådan ordning, navnlig med henblik på at indføre en obligatorisk miljømærkningsordning, der omfatter alle aspekter af flyvningers eller en serie af flyvningers miljøpræstationer og de forskellige dekarboniseringsforanstaltninger, som luftfartøjsoperatører træffer i fuld overensstemmelse med EU-retten. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med de vigtigste resultater af den vurdering, der er foretaget i henhold til dette stykke. Den kan, hvis det er relevant, lade rapporten ledsage af et lovgivningsforslag.

Artikel 15
Fleksibilitetsmekanismer

1. Uanset artikel 4, stk. 1, kan en flybrændstofleverandør fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2034 for hver rapporteringsperiode levere minimumsandelene af bæredygtigt flybrændstof fastsat i bilag I som et vægtet gennemsnit af alt det flybrændstof, som denne har leveret til alle EU-lufthavne i den pågældende rapporteringsperiode.

2. Senest den 1. juli 2024 identificerer og vurderer Kommissionen udviklingen inden for produktion og forsyning af bæredygtige flybrændstoffer på Unionens flybrændstofmarked og vurderer mulige forbedringer eller yderligere foranstaltninger i forhold til den eksisterende fleksibilitetsmekanisme for bæredygtige flybrændstoffer, der er omhandlet i stk. 1, såsom oprettelse eller anerkendelse af et system for handel med bæredygtige flybrændstoffer for at muliggøre brændstofforsyning i Unionen, uden at det er fysisk forbundet med et forsyningssted, med henblik på yderligere at lette forsyningen og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer til luftfart i løbet af fleksibilitetsperioden.

Et sådant muligt system, der omfatter elementer af en "book and claim"-ordning, kan sætte luftfartøjsoperatører eller brændstofleverandører eller begge i stand til at købe bæredygtige flybrændstoffer gennem kontraktlige aftaler med flybrændstofleverandører og til at gøre krav på anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer i EU-lufthavne.

Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med de vigtigste resultater af den vurdering, der er foretaget i henhold til dette stykke, og som, hvis det er relevant, ledsages af et lovgivningsforslag.

Artikel 16
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for ReFuelEU Aviation, i det følgende benævnt "udvalget". Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 17
Rapporter og revision

1. Senest den 1. januar 2027 og derefter hvert fjerde år forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning.

2. Rapporten skal indeholde en detaljeret vurdering af udviklingen på flybrændstofmarkedet og denne udviklings indvirkning på funktionen af Unionens indre marked for luftfart, herunder på konkurrenceevnen og forbindelserne, navnlig for øer og fjerntliggende områder, og på omkostningseffektiviteten af livscyklusemissionsreduktioner. Rapporten skal også vurdere behovet for investeringer, beskæftigelse og uddannelse samt forskning og innovation inden for bæredygtige flybrændstoffer. Rapporten skal desuden indeholde oplysninger om de teknologiske fremskridt inden for forskning og innovation i luftfartsindustrien, som er relevante for bæredygtige flybrændstoffer, herunder med hensyn til reduktion af andre emissioner end CO₂-emissioner eller teknologier til direkte luftopsamling.

3. Rapporten skal evaluere det eventuelle behov for at revidere denne forordnings anvendelsesområde, definitionen af bæredygtige flybrændstoffer, de omfattede brændstoffer og minimumsandelene i artikel 4 og bilag I samt størrelsen af bøderne. Rapporten skal evaluere den mulige udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til at omfatte andre energikilder og andre typer syntetiske brændstoffer som defineret i direktiv (EU) 2018/2001, samtidig med at der tages behørigt hensyn til princippet om teknologineutralitet. Rapporten skal også indeholde en vurdering af initiativer, forbedringer og yderligere foranstaltninger for yderligere at lette og fremme en øget forsyning og udbredelse af andre flybrændstoffer end drop-in-flybrændstoffer og tilknyttede tjenester, infrastruktur og teknologier, der er i overensstemmelse med målet om at dekarbonisere lufttransporten, samtidig med at der opretholdes lige vilkår.

4. Rapporten skal indeholde overvejelser om en eventuel medtagelse af mekanismer til støtte for produktion og påfyldning af bæredygtige flybrændstoffer, herunder indsamling og anvendelse af midler, og til at begrænse de utilsigtede virkninger af denne forordning på forbindelser og konkurrenceevne. I rapporten skal det overvejes, om sådanne mekanismer bør omfatte finansielle og andre mekanismer til at udligne prisforskellene mellem bæredygtige flybrændstoffer og konventionelle flybrændstoffer.
5. Rapporten skal indeholde en vurdering af, hvilken indvirkning de fritagelser, der er indrømmet i henhold til artikel 5, har på funktionen af det indre marked for luftfart.

Rapporten skal så vidt muligt indeholde oplysninger om den politiske udvikling i relevante tredjelande, herunder i forbindelse med deres multilaterale og bilaterale aftaler med Unionen eller med Unionen og dens medlemsstater, samt om udviklingen af en potentiel politikramme for levering og påfyldning af bæredygtige flybrændstoffer på ICAO-plan.

Rapporten skal indeholde en vurdering af EU-luftfartsselskabers og EU-lufthavnsknudepunkters konkurrenceevne i forhold til deres konkurrenter i relevante tredjelande samt en eventuel ruteomlægning, navnlig gennem en omlægning af trafikken til lufthavnsknudepunkter i tredjelande, hvilket fører til kulstoflækage. Navnlig fordi der ikke findes en obligatorisk ordning på internationalt plan for anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer til internationale flyvninger med et ambitionsniveau, der svarer til de krav, der er fastsat i denne forordning, og fordi der ikke findes mekanismer, der er udviklet på internationalt plan, og som gør det muligt at undgå risikoen for kulstoflækage og konkurrenceforvridning for international luftfart overvejer Kommissionen, hvor det er relevant, senest den 31. december 2026 målrettede mekanismer, der har til formål at forebygge disse virkninger, herunder, hvis det er relevant, en udvidelse af kulstofgrænsetilpasningsmekanismen, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/956¹ til også at omfatte international luftfart, samt andre typer foranstaltninger, der tager hensyn til, at en flyvnings endelige bestemmelsessted er uden for Unionens område.

6. Rapporten skal indeholde detaljerede oplysninger om håndhævelsen af denne forordning. Rapporten skal indeholde overvejelser om, hvorvidt denne forordning bør ændres, og hvor det er relevant, hvilke ændringer der bør overvejes, i overensstemmelse med en potentiel politikramme for udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer på ICAO-plan.

Som led i den første rapport eller tidligere som en selvstændig rapport, der forelægges Europa-Parlamentet og Rådet, vurderer Kommissionen mulige foranstaltninger til optimering af brændstofindholdet i flybrændstoffer.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/956 af 10. maj 2023 om indførelse af en kulstofgrænsetilpasningsmekanisme (EUT L 130 af 16.5.2023, s. 52).

7. Kommissionen kan høre medlemsstaterne, når den udarbejder denne rapport, mindst seks måneder før den vedtages.

Artikel 18

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den 1. januar 2024.

Artikel 4, 5, 6, 8 og 10 finder dog anvendelse fra den 1. januar 2025.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den ...

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

BILAG I

Minimumsandele af bæredygtigt flybrændstof, jf. artikel 4

- a) Fra den 1. januar 2025 hvert år en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 2 %
- b) Fra den 1. januar 2030 hvert år en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 6 %, heraf:
 - i) for perioden fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2031 en gennemsnitlig andel af syntetiske flybrændstoffer i perioden på 1,2 %, heraf hvert år en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 0,7 %
 - ii) for perioden fra den 1. januar 2032 til den 31. december 2034 en gennemsnitlig andel af syntetiske flybrændstoffer i perioden på 2,0 %, heraf hvert år en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 1,2 % fra den 1. januar 2032 til den 31. december 2033 og heraf en minimumsandel på 2,0 % fra den 1. januar 2034 til den 31. december 2034
- c) Fra den 1. januar 2035 hvert år en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 20 %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 5 %
- d) Fra den 1. januar 2040 hvert år en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 34 %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 10 %

- e) Fra den 1. januar 2045 hvert år en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 42 %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 15 %
 - f) Fra den 1. januar 2050 hvert år en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 70 %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 35 %.
-

BILAG II

Model for luftfartøjsoperatørers rapporter

Model for luftfartøjsoperatørers rapporter om påfyldning af flybrændstoffer

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

Model for luftfartøjsoperatørers rapporter om køb af bæredygtige flybrændstoffer

Samlet antal gennemførte flyvninger	Samlet antal flyvetimer	Brændstof leverandør	Købt mængde (ton)	Konverteringsproces	Egenskaber	Råprodukternes oprindelse	Livscyklus-emissioner