



Bruxelles, den 2. juni 2022
(OR. fr, en)

9805/22

**Interinstitutionel sag:
2021/0205(COD)**

**TRANS 348
AVIATION 107
ENV 532
ENER 244
IND 211
COMPET 434
ECO 49
RECH 329
CODEC 830
CLIMA 255
RELEX 726
IA 86**

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra: Generalsekretariatet for Rådet
til: delegationerne

Tidl. dok. nr.: 8859/22
Komm. dok. nr.: 10884/21 REV1 + ADD1-3

Vedr.: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport – "ReFuel Aviation"
- Generel indstilling

Vedlagt følger til delegationerne til orientering den tekst, som Rådet (transport, telekommunikation og energi (transport)) på samlingen den 2. juni 2022 nåede frem til en generel indstilling til vedrørende ovennævnte forslag.

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport

(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,

og

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,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I de seneste årtier har lufttransport spillet en afgørende rolle i Unionens økonomi og i EU-borgernes dagligdag, og den har været en af de mest dynamiske sektorer i Unionens økonomi, som har klaret sig bedst. Den har været en stærk drivkraft for økonomisk vækst, jobskabelse, handel og turisme samt transportforbindelser og mobilitet for både virksomheder og borgere, navnlig på Unionens indre marked for luftfart. Væksten i lufttransportydelser har bidraget mærkbart til at forbedre transportforbindelserne i Unionen og til tredjelande, og den har været en betydelig drivkraft for Unionens økonomi.

¹ EUT C af , s. .

² EUT C af , s. .

- (2) Fra 2020 har lufttransportsektoren været en af de sektorer, der har været hårdest ramt af covid-19-krisen. Med en afslutning af pandemien inden for synsvidde forventes det, at lufttrafikken gradvist vil blive genoptaget i de kommende år og vende tilbage til niveauet før krisen. Samtidig er emissionerne fra sektoren steget siden 1990, og tendensen til stigende emissioner kan vende tilbage, når pandemien er overvundet. Det er derfor nødvendigt at forberede sig på fremtiden og foretage de nødvendige tilpasninger for at sikre et velfungerende lufttransportmarked, der bidrager til at nå Unionens klimamål med et højt niveau af konnektivitet og sikkerhed.
- (3) Den måde, hvorpå Unionens luftfartssektor fungerer, afgøres af dens grænseoverskridende karakter i hele Unionen og af dens globale dimension. Det indre marked for luftfart er en af de mest integrerede sektorer i Unionen, der er omfattet af ensartede regler om markedsadgang og driftsbetingelser. Den eksterne lufttransportpolitik er omfattet af regler, der er fastsat på globalt plan inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO), og af omfattende multilaterale eller bilaterale aftaler mellem Unionen eller dens medlemsstater og tredjelande.
- (4) Lufttransportmarkedet er udsat for stærk konkurrence mellem økonomiske aktører i og uden for Unionen, for hvilke det er absolut nødvendigt med lige konkurrencevilkår. Stabiliteten og velstanden på lufttransportmarkedet og for dets økonomiske aktører afhænger af klare og harmoniserede politiske rammer, hvor luftfartøjsoperatører, lufthavne og andre aktører i sektoren kan drive virksomhed på grundlag af lige muligheder. Hvis der forekommer markedsforvridninger, kan de stille luftfartøjsoperatører eller lufthavne ugunstigt i forhold til interne eller eksterne konkurrenter. Dette kan igen føre til tab af konkurrenceevne for lufttransportsektoren og tab af konnektivitet for borgere og virksomheder.

- (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 luftfartøjsoperatøernes omkostninger, samtidig med at dekarboniseringen af lufttransport fremmes ved at fremme bæredygtige flybrændstoffer. Udsving i brændstofpriserne kan påvirke luftfartøjsoperatøernes økonomiske resultater og påvirke konkurrencen på markedet negativt. Hvis der er forskelle i priserne på flybrændstof mellem lufthavne i Unionen eller mellem lufthavne i og uden for Unionen, kan dette få luftfartøjsoperatører til at basere deres optankningsstrategier på økonomiske hensyn. Fuel tankering øger flyets brændstofforbrug og resulterer i unødvendige drivhusgasemissioner. Luftfartøjsoperatørers fuel tankering undergraver derfor Unionens bestræbelser på at beskytte miljøet. Nogle luftfartøjsoperatører kan udnytte gunstige flybrændstofpriser i deres hjemmebase som en konkurrencefordel i forhold til andre luftfartøjsselskaber, der driver lignende ruter. Dette kan have skadelige virkninger for sektorens konkurrenceevne og være til skade for luftfartsforbindelserne. Ved denne forordning bør der fastsættes foranstaltninger, der kan hindre sådan praksis for at undgå unødvendige miljøskader samt for at genoprette og bevare betingelserne for retfærdig konkurrence på lufttransportmarkedet.
- (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, og at beskytte miljøet. En bæredygtig udvikling af lufttransporten kræver, at der indføres foranstaltninger, som har til formål at reducere CO₂-emissionerne fra luftfartøjer, der flyver fra EU-lufthavne. Sådanne foranstaltninger bør bidrage til at opfylde Unionens klimamål senest i 2030 og 2050.

- (7) I meddelelsen om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet³, som Kommissionen vedtog i december 2020, udstikkes en handlingsvej for, hvordan EU's transportsystem kan opnå sin grønne og digitale omstilling og blive mere modstandsdygtigt. Dekarboniseringen af lufttransportsektoren er en nødvendig og udfordrende proces, især på kort sigt. De teknologiske fremskridt, der er gjort inden for europæiske og nationale programmer for forskning og innovation inden for luftfart, har bidraget til betydelige emissionsreduktioner i de seneste årtier. Den globale vækst i lufttrafikken har imidlertid overhalet sektorens emissionsreduktioner. Nye teknologier forventes at kunne hjælpe med at reducere kortdistanceluftfartens afhængighed af fossil energi i de kommende årtier, men bæredygtige flybrændstoffer er den eneste løsning, der kan sikre betydelig dekarbonisering af alle flyveafstande, allerede på kort sigt. Dette potentiale er imidlertid stort set uudnyttet på nuværende tidspunkt.
- (8) Bæredygtige flybrændstoffer er flydende drop-in-brændstoffer, som er fuldt substituerbare med konventionelt flybrændstof og kan bruges i eksisterende flymotorer. Flere produktionsveje for bæredygtige flybrændstoffer er blevet certificeret på globalt plan til brug inden for civil eller militær luftfart. Bæredygtige flybrændstoffer er teknologisk set klar til at spille en vigtig rolle i indsatsen for at reducere emissionerne fra lufttransport allerede på meget kort sigt. De forventes at udgøre en stor del af flybrændstofmikset på mellemlang og lang sigt. Med støtte fra hensigtsmæssige internationale brændstofstandarder kan bæredygtige flybrændstoffer bidrage til at sænke det aromatiske indhold i det endelige brændstof, der anvendes af en operatør, og dermed bidrage til at reducere andre emissioner end CO₂-emissioner. Andre alternativer til fremdrift af fly, f.eks. elektricitet eller flydende brint, forventes progressivt at bidrage til dekarboniseringen af lufttransporten, dvs. i første omgang af kortdistanceflyvninger.
- (9) Den gradvise indførelse af bæredygtige flybrændstoffer på lufttransportsmarkedet vil medføre ekstra brændstofomkostninger for luftfartsselskaberne, da sådanne brændstofteknologier i øjeblikket er dyrere at producere end konventionelt flybrændstof. Dette forventes at forværre de allerede eksisterende problemer med lige konkurrencevilkår på lufttransportmarkedet for så vidt angår flybrændstof og at forårsage yderligere markedsforvriddinger blandt luftfartøjsoperatører og lufthavne. Denne forordning bør omfatte foranstaltninger, som kan medvirke til at forhindre, at indførelsen af bæredygtige flybrændstoffer påvirker luftfartssektorens konkurrenceevne negativt, ved at fastlægge harmoniserede krav i hele Unionen.

³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

- (10) På globalt plan reguleres bæredygtige flybrændstoffer inden for rammerne af ICAO. ICAO fastsætter navnlig detaljerede krav til bæredygtighed, sporbarhed og opgørelse af bæredygtige flybrændstoffer, der anvendes på flyvninger, som er omfattet af ordningen for CO₂ -kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA). Der er fastsat incitamentter i CORSIA, og bæredygtige flybrændstoffer anses for en integreret del af arbejdet med gennemførligheden af et langsigtet mål for international luftfart, men der findes i øjeblikket ingen obligatorisk ordning for anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer på internationale flyvninger. Omfattende multilaterale eller bilaterale lufttransportaftaler mellem Unionen eller medlemsstaterne og tredjelande omfatter generelt bestemmelser om miljøbeskyttelse. På nuværende tidspunkt indeholder sådanne bestemmelser imidlertid ikke bindende krav om anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer for de kontraherende parter.
- (11) På EU-plan er der fastsat generelle regler om vedvarende energi i transportsektoren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001⁴. Tidligere har sådanne horisontale tværsektorielle lovrammer ikke vist sig at kunne drive en overgang fra fossile brændstoffer til bæredygtigt flybrændstof 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 lille brændstofmarked, for hvilket det er dyrere at producere vedvarende brændstoffer sammenlignet med andre transportformer, bør sådanne lovrammer suppleres med luftfartsspecifikke foranstaltninger, som effektivt kan fremme udbredelse af bæredygtige flybrændstoffer. Endvidere er der risiko for, at nationale gennemførelser af direktiv (EU) 2018/2001 kan medføre betydelig fragmentering på lufttransportmarkedet, hvor der med nationale regler for bæredygtige flybrændstoffer ville blive fastsat meget forskellige mål. Dette forventes yderligere at forværre problemerne med lige konkurrencevilkår på lufttransportmarkedet.

⁴ 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).

- (12) Der skal derfor fastsættes ensartede regler for det indre marked for luftfart for at supplere direktiv (EU) 2018/2001, og dets overordnede mål skal nås ved at imødekomme de specifikke behov og krav, der gør sig gældende for EU's indre marked for luftfart. Denne forordning har navnlig til formål at undgå en fragmentering af luftfartsmarkedet og forhindre eventuelle konkurrenceforvridninger mellem økonomiske aktører eller luftfartøjsoperatørers urimelige omkostningsundgåelse i forbindelse med optankning, samtidig med at brug af bæredygtige flybrændstoffer fremmes. Denne forordning bør dog ikke berøre de forpligtelser, der er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001. Medlemsstaterne kan gøre krav på anvendelse af flybrændstoffer, 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 direktivet.
- (13) Denne forordning har i første omgang til formål at fastsætte en ramme for at genoprette og bevare lige konkurrencevilkår på lufttransportmarkedet 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 lufthavne ringere i konkurrencen end andre. Dette forslag har dernæst til formål at styrke EU's luftfartsmarked med solide regler, som kan sikre, at der gradvist kan indføres stigende andele af bæredygtige flybrændstoffer i EU-lufthavne uden at skade konkurrenceevnen for EU's indre luftfartsmarked.
- (14) Det er vigtigt at fastsætte harmoniserede regler på tværs af EU's indre marked, som finder direkte og ensartet anvendelse på aktørerne på luftfartsmarkedet 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 mål for forsyningen af bæredygtige flybrændstoffer. Sådanne mål bør defineres omhyggeligt under hensyntagen til målene om et velfungerende lufttransportmarked, behovet for at dekarbonisere luftfartssektoren og den nuværende situation i industrien for bæredygtige flybrændstoffer.

(15) Denne forordning bør finde anvendelse på luftfartøjer i civil luftfart, der udfører erhvervsmæssige lufttransportflyvninger. Forordningen bør ikke finde anvendelse på luftfartøjer som f.eks. militærfly og luftfartøjer, der anvendes til humanitære formål, tilbagesendelse og udvisning, eftersøgning og redning, katastrofehjælp eller lægehjælp samt told-, politi- og brandslukningsoperationer. Flyvninger, der gennemføres under sådanne omstændigheder, er af ekstraordinær karakter og kan derfor ikke altid planlægges på samme måde som regelmæssige flyvninger. Som følge af arten af deres aktiviteter kan de muligvis ikke altid opfylde forpligtelserne i henhold til denne forordning, da det kan indebære en unødvendig byrde. For at sikre lige konkurrencevilkår på EU's indre marked for luftfart bør denne forordning dække den størst mulige andel af den erhvervsmæssige lufttrafik, der drives fra lufthavne beliggende på EU's område. Med henblik på at sikre luftfartsforbindelser til gavn for EU's borgere, virksomheder og regioner er det samtidig vigtigt at undgå at pålægge lufttransportaktiviteter i små lufthavne unødige byrder. Der bør fastsættes en tærskel for den årlige passagerlufttrafik og luftfragttrafik, under hvilken lufthavne ikke er omfattet af denne forordning. Anvendelsesområdet for forordningen bør imidlertid dække mindst 95 % af den samlede trafik, der afgår fra lufthavne i Unionen. Desuden bør medlemsstaterne kunne beslutte, at en lufthavn på deres område, som ikke når denne tærskel, bør behandles som en EU-lufthavn i forbindelse med denne forordning og derfor bør være omfattet af denne forordning. Af samme årsager bør der fastsættes en tærskel med henblik på at fritage luftfartøjsoperatører, der tegner sig for et meget lavt antal afgang fra lufthavne på EU's område.

- (16) Udviklingen og udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer med et stort bæredygtighedspotentiale, kommerciel modenhed og et stort potentiale for innovation og vækst med henblik på at opfylde fremtidige behov bør fremmes. Dette bør støtte etableringen af innovative og konkurrencedygtige brændstofmarkeder 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. Med henblik herpå bør alle biobrændstoffer, der opfylder de bæredygtigheds- og drivhusgasemissionskriterier, der er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001, og som er certificeret i overensstemmelse med nævnte direktiv, med undtagelse af biobrændstoffer, der er fremstillet af "fødevarer- og foderafgrøder", vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendte kulstofholdige flybrændstoffer, der overholder den tærskel for drivhusgasemissionsbesparelser, som er omhandlet i nævnte direktiv, være omfattet af bestemmelserne. For at sikre sammenhæng med andre relaterede EU-politikker bør støtteberettigelsen for biobrændstoffer, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendte kulstofholdige brændstoffer 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 støtteberettiget i henhold til 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 fremstillet af "fødevarer- og foderafgrøder" som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 40), i nævnte direktiv og fastsat i overensstemmelse med den metode, der er fastlagt i delegeret retsakt [XXX].

Syntetiske kulstoffattige flybrændstoffer, der opnår samme høje drivhusgasreduktioner som vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, bør også være omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.

- (16a) I betragtning af deres anvendelse til kosmetik og dyrefoder bør andre biobrændstoffer end avancerede biobrændstoffer som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 34), i direktiv (EU) 2018/2001 og andre biobrændstoffer end biobrændstoffer, der er fremstillet af råprodukter, som er anført i del B i bilag IX til nævnte direktiv, og som leveres i alle EU-lufthavne af hver brændstofleverandør, højst udgøre 3 % med henblik på at overholde den minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer, der skal leveres i hver EU-lufthavn i henhold til denne forordning.

(17) Af hensyn til bæredygtigheden bør fødevare- og foderbaserede brændstoffer ikke være omfattet. Indirekte ændringer i arealanvendelsen forekommer navnlig, når dyrkning af afgrøder til biobrændstoffer fortrænger den traditionelle produktion af afgrøder til fødevare- og foderbrug. Et sådant yderligere behov øger presset på arealerne og kan føre til, at landbrugsarealer udvides ind på arealer med stort kulstoflager såsom skove, vådområder og tørvebundsarealer, hvilket giver anledning til betænkeligheder med hensyn til yderligere drivhusgasemissioner og tab af berørt biodiversitet. Forskning har vist, at virkningens omfang afhænger af en række faktorer, herunder typen af råprodukter, der anvendes til brændstofproduktion, størrelsen af den yderligere efterspørgsel efter råprodukter, der udløses af anvendelsen af biobrændstoffer, og i hvilken udstrækning arealer med stort kulstoflager er beskyttet globalt. De største risici for indirekte ændringer i arealanvendelsen er blevet udpeget for biobrændstoffer, dvs. brændstoffer produceret af råprodukter, for hvilke der er konstateret en betydelig udvidelse af produktionsområdet ind på arealer med stort kulstoflager. Fødevare- og foderbaserede brændstoffer bør derfor ikke fremmes. Denne tilgang er i overensstemmelse med Unionens politik, navnlig direktiv (EU) 2018/2001, som indeholder begrænsninger og et loft for anvendelsen af sådanne biobrændstoffer i vej- og jernbanetransportsektoren i betragtning af deres lavere miljømæssige fordele, lavere ydeevne med hensyn til drivhusgasreduktionspotentiale og bredere bæredygtighedsproblemer. Ud over de drivhusgasemissioner, der er forbundet med indirekte ændringer i arealanvendelsen – som kan modvirke nogle eller alle drivhusgasbesparelser fra individuelle biobrændstoffer – udgør indirekte ændringer i arealanvendelsen også en risiko for biodiversiteten. Denne risiko er særlig alvorlig i forbindelse med en potentielt stor udvidelse af produktionen som følge af en betydelig stigning i efterspørgslen. Der er i øjeblikket en ubetydelig efterspørgsel efter biobrændstoffer baseret på fødevare- og foderafgrøder i luftfartssektoren, da mere end 99 % af de flybrændstoffer, der anvendes i dag, er af fossil oprindelse. Derfor bør det undgås at skabe en potentielt stor efterspørgsel efter biobrændstoffer baseret på fødevare- og foderafgrøder ved at fremme deres anvendelse i henhold til denne forordning. Med udelukkelsen af afgrødebaserede brændstoffer fra at komme i betragtning i henhold til denne forordning minimeres også risikoen for at bremse dekarboniseringen af vejtransportsektoren, som ellers kunne opstå, hvis afgrødebaserede biobrændstoffer flyttes fra vejsektoren til luftfartssektoren. Det er vigtigt at minimere en sådan flytning, da vejtransporten stadig er langt den mest forurenende transportsektor.

- (18) [...]
- (19) Denne forordning bør sigte mod at sikre, at luftfartøjsoperatører kan konkurrere på grundlag af lige muligheder for så vidt angår adgang til bæredygtige flybrændstoffer. For at undgå forvriddinger på markedet for luftfartstjenester bør EU-lufthavne, der er omfattet af denne forordning, forsynes med ensartede minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer. Med henblik på at skabe en klar og forudsigelig retlig ramme og derved tilskynde markedet til at udvikle og udbrede de mest bæredygtige og innovative brændstofteknologier, som har vækstpotentiale til at opfylde de fremtidige behov, bør der ved denne forordning fastsættes gradvist stigende minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer, herunder syntetiske flybrændstoffer, over tid. Det er nødvendigt at fastsætte en særlig delforpligtelse vedrørende syntetiske flybrændstoffer på grund af disse brændstoffers betydelige dekarboniseringspotentiale og i betragtning af deres nuværende anslåede produktionsomkostninger. Hvis de syntetiske brændstoffer produceres af elektricitet fra vedvarende energikilder og kulstof, der opsamles direkte fra luften, kan de potentielle emissionsbesparelser nå op på 100 % sammenlignet med konventionelt flybrændstof. De har også betydelige fordele sammenlignet med andre typer bæredygtige flybrændstoffer for så vidt angår ressourceeffektivitet (navnlig vandbehov) i produktionsprocessen. Produktionsomkostningerne for syntetiske flybrændstoffer anslås imidlertid i øjeblikket at være tre til seks gange højere end markedsprisen på konventionelt flybrændstof. Der bør derfor fastsættes en særlig delforpligtelse for denne teknologi i denne forordning. Brændstofleverandører bør have mulighed for at opnå de minimumsandele, der er fastsat i denne forordning, ved at anvende syntetiske kulstoffattige flybrændstoffer, hvis energiindhold hidrører fra kulstoffattig brint, og som opnår samme høje drivhusgasreduktioner som vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse.
- (20) Det er vigtigt at sikre, at minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer kan leveres til luftfartsmarkedet uden forsyningsproblemer. Til dette formål bør der planlægges tilstrækkelig gennemførelsestid, så industrien for vedvarende brændstoffer kan udvikle den nødvendige produktionskapacitet. Det bør være obligatorisk at levere bæredygtige flybrændstoffer fra 2025. Med henblik på at skabe retssikkerhed og forudsigelighed for markedet og varigt lede investeringer hen imod produktionskapacitet for bæredygtige flybrændstoffer bør betingelserne i denne forordning være stabile gennem en lang periode.

(20a) Da der i forordningen ikke fastsættes en maksimal andel af bæredygtige flybrændstoffer, kan luftfartsselskaber og brændstofleverandører forfølge mere ambitiøse miljøpolitikker med større udbredelse og forsyning af bæredygtige flybrændstoffer i deres samlede net af operationer. Markedet bør derfor fortsat frit kunne levere og anvende større mængder bæredygtige flybrændstoffer end dem, der er nødvendige for anvendelsen af de minimumsandele, der er fastsat i denne forordning. For yderligere at forbedre dekarboniseringen af luftfartssektoren og i betragtning af syntetiske flybrændstoffers betydelige dekarboniseringspotentiale bør medlemsstaterne desuden i en begrænset periode og op til specifikke lofter kunne anvende højere minimumsandele af sådanne brændstoffer som dem, der er fastsat i denne forordning, i en eller flere EU-lufthavne på deres område, hvor minimumsandelen af bæredygtige flybrændstoffer, herunder syntetiske flybrændstoffer, som fastsat i denne forordning i den foregående rapporteringsperiode er nået i gennemsnit i alle EU-lufthavne eller på et hvilket som helst tidspunkt før den 1. januar 2027. Medlemsstaterne bør også have mulighed for ikke at anvende sådanne lofter i forbindelse med små lufthavne, hvor den årlige udenlandske passagertrafik er under 2 mio. passagerer, da en sådan yderligere mulighed ikke vil påvirke det indre luftfartsmarked negativt. Hvis distributionen af syntetiske flybrændstoffer i alle EU-lufthavne ikke kan sikres på grund af strukturel mangel på produktion eller forsyning af sådanne brændstoffer i Unionen, bør Kommissionen imidlertid vedtage en afgørelse, der pålægger medlemsstaterne at suspendere anvendelsen af sådanne højere nationale minimumsandele. Bestemmelserne i denne forordning bør ikke forhindre medlemsstaterne i at gennemføre særlige foranstaltninger ud over dem, der er fastsat i denne forordning, med henblik på at lette anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer ved indenrigsflyvninger.

- (21) 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 miljøpåvirkningerne fra transport. Denne praksis er i strid med målene om at dekarbonisere luftfarten, da brændstofforbruget og emissionerne fra en given flyvning stiger, når luftfartøjets vægt øges. Fueltankering bringer også de lige konkurrencevilkår mellem både luftfartøjsoperatører og lufthavne i Unionen i fare. Ved denne forordning bør det derfor kræves, at luftfartøjsoperatørerne påfylder brændstof inden afgang fra en given EU-lufthavn. Den mængde brændstof, der påfyldes inden afgang fra en given EU-lufthavn, bør stå i et rimeligt forhold til den mængde brændstof, der er nødvendig for at gennemføre de flyvninger, som afgår fra den pågældende lufthavn, med forbehold af det reservebrændstof, der skal påfyldes for at overholde gældende sikkerhedsregler for brændstof, såsom navnlig Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012⁵. Dette krav sikrer lige konkurrencevilkår for aktiviteter i Unionen, der gælder for både EU-operatører og udenlandske operatører, samtidig med at der sikres et højt miljøbeskyttelsesniveau.
- (21a) 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 på mindre end 1 200 km, der afgår fra EU-lufthavne, hvis disse operatører 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 lufthavn bør ikke primært være et resultat af øget anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer i denne lufthavn.

⁵ 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).

- (22) Forvaltningsorganet for en EU-lufthavn, der er omfattet af denne forordning, bør træffe de nødvendige foranstaltninger for at lette adgangen til bæredygtige flybrændstoffer, så der ikke opstår hindringer for anvendelsen af et sådant bæredygtigt flybrændstof. Om nødvendigt bør de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor lufthavnen er beliggende, kunne kræve, at forvaltningsorganet for en EU-lufthavn fremlægger oplysninger om problemfri distribution og optankning med bæredygtige flybrændstoffer for luftfartøjsoperatører. De kompetente myndigheders rolle bør gøre det muligt for EU-lufthavnes og -luftfartsselskabers forvaltningsorgan at have et fælles kontaktpunkt, hvis der er behov for teknisk afklaring om tilgængeligheden af brændstofinfrastruktur.
- (23) Luftfartøjsoperatører bør være forpligtede til at aflægge årlig rapport til de kompetente myndigheder og til Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur ("agenturet") om deres indkøb af bæredygtigt flybrændstof og om dette brændstofs egenskaber. Der bør gives oplysninger om de indkøbte bæredygtige flybrændstoffers egenskaber, herunder råprodukternes art og oprindelse, konverteringsveje og livscyklusemissioner.
- (24) Luftfartøjsoperatører bør også være forpligtede til at aflægge årlig rapport om deres faktiske flybrændstofpåfyldning for hver EU-lufthavn for at godtgøre, at de ikke har foretaget fueltankering. Disse rapporter bør verificeres af uafhængige verifikatorer og indgives til 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 operatørerne, ved hjælp af et værktøj, der er godkendt af Kommissionen.
- (25) Flybrændstofleverandører bør være forpligtede til at aflægge årlig rapport om deres levering af flybrændstof, herunder bæredygtige flybrændstoffer, i den EU-database, der er omhandlet i artikel 28 i direktiv (EU) 2018/2001.
- (25a) Medlemsstaterne bør udpege en eller flere kompetente myndigheder, der er ansvarlige for at håndhæve anvendelsen af denne forordning over for luftfartøjsoperatører, EU-lufthavne og brændstofleverandører. Denne forordning bør fastlægge reglerne for, hvilke kompetente myndigheder luftfartøjsoperatører, EU-lufthavne og brændstofleverandører 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 foretage sammenligninger med andre datakilder.

- (25b) Agenturet bør hvert år udarbejde en teknisk rapport og fremsende den til Rådet og Europa-Parlamentet. Dette er vigtigt, især for at have et klart billede af, i hvilket omfang forordningen efterleves, anvendelsen af bæredygtigt flybrændstof i Unionen og tredjelande, markedssituationen, herunder oplysninger om udviklingen i prisforskellen mellem bæredygtige flybrændstoffer og fossile brændstoffer, og sammensætningen af flybrændstof.
- (26) Uden yderligere procedurer kan det ikke nøjagtigt fastslås, om luftfartøjsoperatører i realiteten fysisk har påfyldt andele af bæredygtige flybrændstoffer i deres tanke i en bestemt EU-lufthavn. 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 bæredygtigt flybrændstof, fra flybrændstofleverandøren. Brændstofleverandører kan påvise overholdelse af denne forordning ved hjælp af det massebalancesystem, der er omhandlet i artikel 30 i direktiv (EU) 2018/2001.
- (27) Det er afgørende, at luftfartøjsoperatører kan gøre anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer gældende i henhold til drivhusgasordninger som f.eks. EU's emissionshandelssystem eller CORSIA efter eget skøn. Det er imidlertid vigtigt, at denne forordning ikke fører til dobbelttælling af emissionsreduktioner. Luftfartøjsoperatører bør kun kunne gøre anvendelsen af en og samme batch af bæredygtige flybrændstoffer gældende én gang. Brændstofleverandører bør anmodes om uden betaling at forsyne luftfartøjsoperatører med alle oplysninger om egenskaberne ved det bæredygtige flybrændstof, der sælges til de pågældende luftfartøjsoperatører, og som er relevante for luftfartøjsoperatørens rapportering i henhold til denne forordning eller inden for rammerne af drivhusgasordninger.
- (28) For at sikre lige konkurrencevilkår på det indre marked for luftfart og sikre, at Unionens klimaambitioner efterleves, bør der ved denne forordning indføres sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning for flybrændstofleverandører og luftfartøjsoperatører, der ikke overholder kravene. Sanktionernes størrelse skal stå i et rimeligt forhold til miljøskaderne og til den skade på de lige konkurrencevilkår på det indre marked, der opstår som følge af den manglende overensstemmelse. Når myndighederne pålægger bøder, bør de tage hensyn til udviklingen i prisen på flybrændstof og bæredygtigt flybrændstof i rapporteringsåret.

- (28b) Overgangen fra fossile brændstoffer til bæredygtigt flybrændstof vil medvirke betydeligt til dekarboniseringen. I betragtning af den nuværende mangel på et EU-marked for bæredygtigt flybrændstof, den høje grad af konkurrence mellem luftfartøjsoperatører og den betydelige prisforskel mellem fossilt petroleum og bæredygtigt flybrændstof bør denne overgang imidlertid støttes gennem incitament, der afspejler de miljømæssige fordele ved bæredygtigt flybrændstof og gør det mere konkurrencedygtigt for luftfartøjsoperatører. Anvendelse af indtægterne fra bøderne eller en til disse indtægter svarende økonomisk 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 dette mål.
- (29) Sanktionerne over for leverandører, der ikke opfylder de mål, der er fastsat i denne forordning, bør suppleres med en forpligtelse til at levere den manglende mængde til markedet i det efterfølgende år.
- (29a) Der bør fastsættes en overgangsperiode på 10 år med hensyn til overholdelse af kravene til minimumsandelen af bæredygtigt flybrændstof, der er fastsat i denne forordning, for at give flybrændstofleverandører, EU-lufthavne og luftfartøjsoperatører rimelig tid til at foretage de nødvendige teknologiske og logistiske investeringer. I denne fase kan flybrændstof, der indeholder højere andele af bæredygtigt brændstof i visse lufthavne, anvendes til at kompensere for lavere andele af bæredygtige flybrændstoffer eller for den reducerede tilgængelighed af konventionelt flybrændstof i andre lufthavne.
- (30) Denne forordning bør indeholde bestemmelser om periodiske rapporter til Europa-Parlamentet og Rådet om udviklingen på luftfarts- og brændstofmarkederne og denne forordnings indvirkning på Unionens indre marked for luftfart, på forbindelserne til øer og fjerntliggende områder, og på europæiske luftfartsselskabers og hovedlufthavnes konkurrenceevne i forhold til deres konkurrenter i nabolandene, effektiviteten af forordningens centrale elementer såsom minimumsandelen af bæredygtige flybrændstoffer, bødeniveauet eller den politiske udvikling med hensyn til udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer på internationalt plan. Sådanne elementer er nødvendige for at gøre status over situationen på markedet for bæredygtige flybrændstoffer og bør tages i betragtning, når en revision af forordningen overvejes.

I de pågældende rapporter bør Kommissionen overveje muligheder for ændringer, hvor det er relevant, herunder mekanismer til støtte for produktion og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer samt midler, 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.

De krav, der er fastsat i denne forordning for at sikre, at der stilles en minimumsandel af bæredygtigt flybrændstof til rådighed i hver EU-lufthavn, kan tilskynde luftfartøjsoperatører, der driver transitforbindelser, der afgår fra EU-lufthavne med endeligt bestemmelsessted uden for Unionen, til transit via hovedlufthavne uden for EU, som ikke er underlagt dette krav, snarere end via EU-hovedlufthavne. Dette kan føre til konkurrencefordrejning på bekostning af Unionens lufthavne og operatører, der benytter dens lufthavne, og til risiko for kulstoflækage. I mangel af en obligatorisk ordning for anvendelse af bæredygtigt flybrændstof til internationale flyvninger på ICAO-niveau eller i omfattende multilaterale eller bilaterale lufttransportaftaler mellem EU og/eller dets medlemsstater og tredjelande med et tilsvarende ambitionsniveau sammenlignet med kravene i denne forordning og målene i Parisaftalen 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.

(31) [...].

(31a) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af artikel 4, stk. 3, og artikel 5, stk. 2, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med hensyn til medlemsstaternes anvendelse af højere minimumsandelev af syntetisk flybrændstof og til de undtagelser fra forpligtelsen til forud for afgang at genoptanke brændstof, som luftfartøjsoperatører kan indrømmes.

(32) Målene 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 karakteristika 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:

Artikel 1

Genstand

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

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på luftfartøjsoperatører, EU-lufthavne og flybrændstofleverandører.

En medlemsstat kan, hvis det er relevant, beslutte, at en lufthavn på dens område skal behandles som en EU-lufthavn i forbindelse med denne forordning. Den pågældende medlemsstat giver Kommissionen og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur ("agenturet") meddelelse om sin afgørelse, et år inden denne afgørelse finder anvendelse. Kommissionen offentliggør oplysningerne i *Den Europæiske Unions Tidende* og fremlægger en ajourført og konsolideret liste over de pågældende lufthavne, som skal være let tilgængelig.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- "EU-lufthavn": en lufthavn som defineret i artikel 2, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF⁶, hvor passagertrafikken oversteg 1 mio. passagerer, eller hvor fragtrafikken oversteg 100 000 ton i rapporteringsperioden, og som ikke er beliggende i en region i den yderste periferi som anført i artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
- "lufthavnens forvaltningsorgan": den enhed, der er omhandlet i artikel 3 i direktiv 96/67/EF⁷, eller, hvis den pågældende medlemsstat har overladt forvaltningen af de centraliserede infrastruktur for brændstofdistributionsystemer til et andet organ i henhold til artikel 8 i direktiv 96/67/EF, da dette andet organ
- "luftfartøjsoperatør": en person, der afviklede mindst 500 erhvervmæssige lufttransportflyvninger med afgang fra EU-lufthavne i rapporteringsperioden, eller, hvis denne person ikke kan identificeres, ejeren af luftfartøjet
- "erhvervmæssig lufttransportflyvning": en flyvning, der opereres med henblik på transport af passagerer, fragt eller post mod betaling af vederlag eller leje, eller en forretningsflyvning
- "flybrændstof": brændstof fremstillet til direkte brug af luftfartøjer

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter.

⁷ 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).

- "bæredygtigt flybrændstof": drop-in-flybrændstof, der enten er: a) biobrændstoffer, som opfylder de kriterier for bæredygtighed og drivhusgasemissionsbesparelser, der er fastsat i artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001, og er certificeret i henhold til nævnte direktivs artikel 30, med undtagelse af biobrændstoffer, der er fremstillet af "fødevarer- og foderafgrøder" som defineret i nævnte direktivs artikel 2, stk. 2, nr. 40), b) syntetiske flybrændstoffer eller c) genanvendt kulstofbrændsel defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 35), i direktiv (EU) 2018/2001, der overholder den tærskel for drivhusgasemissionsbesparelser, som er omhandlet i nævnte direktivs artikel 25, stk. 2, andet afsnit
- "batch": en mængde bæredygtige flybrændstoffer, som kan identificeres med et nummer og kan spores
- "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 artikel 31 i direktiv (EU) 2018/2001
- "syntetiske flybrændstoffer": drop-in-flybrændstof, som er vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 36), i direktiv (EU) 2018/2001, som overholder den tærskel for drivhusgasemissionsbesparelser, der er omhandlet i nævnte direktivs artikel 25, stk. 2, første afsnit
- "kulstoffattigt syntetisk flybrændstof": syntetisk drop-in-flybrændstof, hvis energiindhold hidrører fra kulstoffattigt brint, og hvis livscyklusdrivhusgasemissionsbesparelser som følge af deres anvendelse er på mindst 70 %
- "konventionelle flybrændstoffer": brændstoffer, der er produceret af fossile ikkevedvarende kilder til kulbrintebaserede brændstoffer, der anvendes inden for luftfart
- "flybrændstofleverandør": en brændstofleverandør som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 38), i direktiv (EU) 2018/2001, der leverer flybrændstof i en EU-lufthavn
- "rapporteringsår": en periode på et år, hvori de rapporter, der er omhandlet i artikel 7 og 9, skal indgives, og som begynder den 1. januar og slutter den 31. december

- "rapporteringsperiode": en periode, som begynder den 1. januar og slutter den 31. december i det år, der går forud for rapporteringsåret
- "årligt behov for flybrændstof": den mængde flybrændstof benævnt "brændstof til flyvningen" og "brændstof til taxiing" i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012⁸, der kræves for at gennemføre alle de erhvervsmæssige lufttransportflyvninger, der gennemføres af en luftfartøjsoperatør med afgang fra en given EU-lufthavn, i løbet af en rapporteringsperiode
- "årlig ikketanket mængde": forskellen mellem det årlige behov for flybrændstof og den mængde brændstof, som en luftfartøjsoperatør faktisk påfylder inden flyafgang fra en given EU-lufthavn i løbet af en rapporteringsperiode
- "samlet årlig ikketanket mængde": summen af en luftfartøjsoperatørs årlige ikketankede mængder i alle EU-lufthavne i løbet af en rapporteringsperiode
- "drivhusgasordning": en ordning, der giver luftfartøjsoperatører fordele ved at anvende bæredygtige flybrændstoffer.

Artikel 4

Andel af bæredygtigt flybrændstof, der er til rådighed i EU-lufthavne

1. Flybrændstofleverandører sikrer, at alt det flybrændstof, der stilles til rådighed for luftfartøjsoperatører i hver EU-lufthavn, indeholder en minimumsandel af bæredygtigt flybrændstof, herunder en minimumsandel af syntetisk flybrændstof i overensstemmelse med de værdier og anvendelsesdatoer, der er anført i bilag I.

Denne forpligtelse anses for opfyldt, hvis de andele, der er nævnt i første afsnit, nås ved hjælp af kulstoffattige syntetiske flybrændstoffer.

⁸ 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).

2. For hver rapporteringsperiode må andre biobrændstoffer end avancerede biobrændstoffer som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 34), i direktiv (EU) 2018/2001 og andre biobrændstoffer end biobrændstoffer, der er fremstillet af de råprodukter, som er anført i del B i bilag IX til nævnte direktiv, og som leveres i alle EU-lufthavne af hver brændstofleverandør, højst udgøre 3 % med henblik på at overholde minimumsandelen som omhandlet i stk. 1 og bilag I.

3. Hvis det af den tekniske rapport, der er omhandlet i artikel 12, fremgår, at minimumsandelen af bæredygtigt flybrændstof, herunder syntetisk flybrændstof, jf. bilag I, i den foregående rapporteringsperiode er nået i gennemsnit i alle EU-lufthavne eller på et hvilket som helst tidspunkt før den 1. januar 2027, kan en medlemsstat med henblik på stk. 1 anvende en højere minimumsandel af syntetisk flybrændstof end den i bilag I fastsatte i en eller flere EU-lufthavne på sit område i de følgende rapporteringsperioder og indtil den 31. december 2034. Den pågældende medlemsstat giver de øvrige medlemsstater og Kommissionen meddelelse om den vedtagne foranstaltning. Kommissionen offentliggør meddelelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Hvis minimumsandelen af bæredygtigt flybrændstof, herunder syntetisk flybrændstof, jf. bilag I, efter at den pågældende medlemsstat har vedtaget en foranstaltning i henhold til dette stykkes første afsnit, ikke kan nås i to på hinanden følgende rapporteringsperioder i gennemsnit i alle EU-lufthavne på grund af strukturel mangel på produktion eller forsyning af sådanne brændstoffer i Unionen, vedtager Kommissionen efter undersøgelsesproceduren i artikel 13a, stk. 2, en afgørelse, hvori medlemsstaten anmodes om at suspendere anvendelsen af den pågældende foranstaltning.

4. Den højere minimumsandel, som den pågældende medlemsstat anvender i henhold til stk. 3, første afsnit, må ikke overstige 1 % i perioden indtil den 31. december 2029 og må ikke overstige den minimumsandel, der er fastsat for syntetiske flybrændstoffer i bilag I, med mere end 3 % i perioden fra den 1. januar 2030 til den 31. december 2034. Disse lofter finder ikke anvendelse i EU-lufthavne, hvor den årlige udenlandske passagertrafik er på under 2 mio. passagerer.

5. Brændstofleverandørerne kan påvise, at de overholder forpligtelsen i stk. 1 og enhver foranstaltning, som medlemsstaterne vedtager i henhold til stk. 3, første afsnit, ved hjælp af det massebalancesystem, der er omhandlet i artikel 30 i direktiv (EU) 2018/2001.

Hvis en flybrændstofleverandør ikke leverer de minimumsandele, der er anført i bilag I, for en given rapporteringsperiode, skal denne som minimum kompensere for denne mangel i efterfølgende rapporteringsperiode, jf. dog artikel 11, stk. 3 og 4.

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, uden at dette berører den brændstofmængde, der skal påfyldes for at overholde de gældende regler for brændstofsikkerhed.
2. En luftfartøjsoperatør kan anmode den kompetente myndighed, der er omhandlet i artikel 10, stk. 4, om, at flyvninger på en bestemt eksisterende eller ny rute på mindre end 1 200 km, der afgår fra en EU-lufthavn, undtages fra forpligtelsen i denne artikels stk. 1. Denne afstand måles efter storcirkelmetoden.

En sådan anmodning fremsættes mindst tre måneder før datoen for anvendelse af den påtænkte undtagelse. Denne anmodning skal indeholde en passende begrundelse baseret på 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, eller strukturelle brændstofforsyningsvanskeligheder som følge af en given EU-lufthavns geografiske forhold, hvilket fører til betydeligt højere brændstofpriser sammenlignet med de priser, der anvendes i gennemsnit på tilsvarende brændstoftyper i andre EU-lufthavne, navnlig på grund af særlige brændstoftransportbegrænsninger eller begrænset tilgængelighed af brændstoffer i den pågældende lufthavn.

Den kompetente myndighed vurderer denne anmodning og kan i lyset af den fremlagte begrundelse anmode om supplerende oplysninger.

Den kompetente myndighed træffer afgørelse om denne anmodning senest en måned før datoen for anvendelse af den påtænkte undtagelse. Den indrømmede undtagelse skal have en begrænset gyldighedsperiode på højst ét år, hvorefter den tages op til revision efter anmodning fra luftfartøjsoperatøren.

Hvis der ikke vedtages en afgørelse i henhold til fjerde afsnit inden for den deri fastsatte frist, betragtes det som en stiltiende afgørelse om tilladelse til at anvende den ønskede undtagelse i en periode på et år, hvorefter den tages op til fornyet overvejelse efter anmodning fra luftfartøjsoperatøren.

Den kompetente myndighed giver Kommissionen meddelelse om listen over godkendte undtagelser, og Kommissionen offentliggør listen i *Den Europæiske Unions Tidende* og ajourfører den mindst en gang om året.

Efter en skriftlig klage indgivet af en medlemsstat, en luftfartøjsoperatør, forvaltningsorganet for den pågældende EU-lufthavn, en brændstofleverandør eller på eget initiativ kan Kommissionen efter at have vurderet begrundelsen for den indrømmede undtagelse i lyset af kriterierne i dette stykkes andet afsnit ved hjælp af en gennemførelsesretsakt, der vedtages i overensstemmelse med artikel 13a, stk. 2, anmode den kompetente myndighed om at vedtage en afgørelse om ophævelse af denne undtagelse fra begyndelsen af den næste fartplansæson som omhandlet i artikel 2, litra d), i forordning (EØF) nr. 95/93. Når denne fartplansæson begynder mindre end to måneder efter offentliggørelsen af gennemførelsesretsakten, finder afgørelsen om ophævelse af undtagelsen anvendelse fra begyndelsen af den efterfølgende fartplansæson.

Artikel 6

EU-lufthavnes forpligtelser til at lette adgangen til bæredygtige flybrændstoffer

Forvaltningsorganet for EU-lufthavne træffer de nødvendige foranstaltninger for at lette luftfartøjsoperatørers adgang til flybrændstoffer, der indeholder andele af bæredygtige flybrændstoffer i overensstemmelse med denne forordning.

Hvis luftfartøjsoperatører indberetter vanskeligheder med at få adgang til flybrændstoffer, der indeholder bæredygtige flybrændstoffer, i en given EU-lufthavn til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor lufthavnen er beliggende, anmoder den kompetente myndighed forvaltningsorganet for den pågældende EU-lufthavn om at fremlægge de oplysninger, der er nødvendige for at godtgøre, at den overholder stk. 1. Forvaltningsorganet for den pågældende EU-lufthavn fremlægger oplysningerne uden unødigt ophold. Den kompetente myndighed fremsender disse oplysninger til agenturet med henblik på udarbejdelse af den tekniske rapport, der er omhandlet i artikel 12.

Efter anmodning fra den kompetente myndighed træffer forvaltningsorganet for EU-lufthavne de nødvendige foranstaltninger for at udpege og afhjælpe manglen på passende adgang for luftfartøjsoperatører til flybrændstoffer, der indeholder andele af bæredygtige flybrændstoffer i overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 7

Luffartøjsoperatørers rapporteringsforpligtelser

Senest den 31. marts hvert rapporteringsår rapporterer luftfartøjsoperatører følgende oplysninger vedrørende en given rapporteringsperiode til de kompetente myndigheder og til 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 for hver EU-lufthavn. Hvis den årlige ikketankede mængde er negativ, eller hvis den udgør under 10 % af det årlige behov for flybrændstof, indberettes den rapporterede årlige ikketankede mængde som 0
- d) den samlede mængde bæredygtigt flybrændstof købt fra flybrændstofleverandører med henblik på gennemførelse af erhvervsmæssige lufttransportflyvninger fra EU-lufthavne udtrykt i ton
- e) for hvert køb af bæredygtigt flybrændstof navnet på flybrændstofleverandøren, den købte mængde udtrykt i ton, konverteringsteknologien, egenskaberne ved og oprindelsen af de råprodukter, der anvendes til produktionen, og livscyklusemissionerne for det bæredygtige flybrændstof. Hvis et indkøb omfatter bæredygtige flybrændstoffer med varierende egenskaber, skal rapporten indeholde disse oplysninger for hver type bæredygtigt flybrændstof.

Rapporten forelægges i overensstemmelse med modellen i bilag II.

Rapporten verificeres af en uafhængig verifikator i overensstemmelse med kravene i artikel 14 og 15 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF⁹ og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.

Artikel 8

Luftfartøjsoperatørers mulighed for at gøre anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer gældende

Luftfartøjsoperatører må ikke gøre anvendelsen af en og samme batch bæredygtige flybrændstoffer gældende under mere end én drivhusgasordning. Sammen med rapporten, jf. artikel 7, forelægger luftfartøjsoperatørerne agenturet:

- a) en erklæring vedrørende de drivhusgasordninger, hvori de deltager, og hvori anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer kan rapporteres
- b) en erklæring om, at de ikke har rapporteret identiske batches af bæredygtige flybrændstoffer under mere end én ordning.

Med henblik på rapportering om anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer i henhold til bestemmelserne i denne forordnings artikel 7 eller i henhold til en drivhusgasordning forelægger flybrændstofleverandørerne luftfartøjsoperatørerne de relevante oplysninger uden betaling.

⁹ 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).

Artikel 9

Flybrændstofleverandørers rapporteringsforpligtelser

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

- a) den mængde flybrændstof, der er leveret i hver EU-lufthavn
- 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
- c) konverteringsteknologien, arten og oprindelsen af de råprodukter, der anvendes til produktionen, og livscyklusemissionerne for hver type bæredygtigt flybrændstof, der er leveret i EU-lufthavne
- d) den årlige gennemsnitlige koncentration af samlede aromatiske carbonhydrider, naphthalener og svovl i flybrændstof, der er leveret i hver EU-lufthavn.

Agenturet og de kompetente myndigheder har adgang til EU-databasen. Agenturet anvender oplysningerne i EU-databasen, når oplysningerne er blevet verificeret på medlemsstatsniveau i overensstemmelse med artikel 28 i direktiv (EU) 2018/2001.

Artikel 10

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-lufthavne og brændstofleverandører bøder. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom.
- 2) Agenturet sender de kompetente myndigheder aggregerede data for luftfartøjsoperatører og flybrændstofleverandører, for hvilke myndighederne er kompetente i henhold til stk. 3, 4 og 5.

- 3) Den medlemsstat, hvis kompetente myndighed(er), jf. stk. 1, er ansvarlig(e) for en given luftfartøjsoperatør, fastlægges i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009¹⁰.
- 4) Den medlemsstat, hvis kompetente myndighed(er), jf. stk. 1, er ansvarlig(e) for en given EU-lufthavn, fastlægges på grundlag af den respektive territoriale jurisdiktion.
- 5) Den medlemsstat, hvis kompetente myndighed(er), jf. stk. 1, er ansvarlig(e) for en given flybrændstofleverandør, er den medlemsstat, hvor flybrændstofleverandøren har sit vedtægtsmæssige hjemsted.

For flybrændstofleverandører, der ikke har vedtægtsmæssigt hjemsted i en medlemsstat, er den pågældende 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 indgive en begrundet anmodning til sin kompetente myndighed om at blive flyttet til 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 flytning træffes senest ni måneder efter anmodningen, skal godkendes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvortil flytningen foretages, og af Kommissionen og træder i kraft ved begyndelsen af den rapporteringsperiode, der følger efter datoen for denne afgørelse.

¹⁰ Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 af 5. august 2009 om en liste over luftfartøjsoperatører, som udførte eller derefter har udført en af luftfartsaktiviteterne i bilag I til direktiv 2003/87/EF (EUT L 219 af 22.8.2009, s. 1).

Artikel 11

Håndhævelse

- 1) Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af de bestemmelser, der er vedtaget i medfør af denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest den 31. december 2023 Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og meddeler omgående senere ændringer af betydning for bestemmelserne.
- 2) Medlemsstaterne sikrer, at en luftfartøjsoperatør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 5, pålægges en bøde. Denne bøde skal være mindst dobbelt så høj som multiplikationen af den årlige gennemsnitspris for flybrændstof pr. ton og den samlede årlige ikketankede mængde.
- 3) Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelen af bæredygtige flybrændstoffer, pålægges en bøde. Denne bøde skal være mindst dobbelt så høj som multiplikationen af forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for konventionelt flybrændstof og for bæredygtigt flybrændstof pr. ton og den mængde flybrændstoffer, for hvilken minimumsandelen, jf. artikel 4 og bilag I, ikke er overholdt.
- 4) Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, der undlader at opfylde forpligtelserne i artikel 4 med hensyn til minimumsandelen af syntetiske flybrændstoffer, pålægges en bøde. Denne bøde skal være mindst dobbelt så høj som multiplikationen af forskellen mellem den årlige gennemsnitspris for syntetisk flybrændstof og for konventionelt flybrændstof pr. ton og den mængde flybrændstoffer, for hvilken minimumsandelen, jf. artikel 4 og bilag I, ikke er overholdt.
- 5) I afgørelsen om pålæg af bøder omhandlet i stk. 3 og 4 skal den kompetente myndighed redegøre for den metode, der er anvendt til at fastsætte prisen på flybrændstof, bæredygtigt flybrændstof og syntetisk flybrændstof på EU-markedet, på grundlag af verificerbare og objektive kriterier, herunder den seneste tilgængelige tekniske rapport, jf. artikel 12.

- 6) Medlemsstaterne sikrer, at en flybrændstofleverandør, som har akkumuleret en mangel i forhold til forpligtelsen i artikel 4 med hensyn til minimumsandelen af bæredygtige flybrændstoffer eller af syntetiske brændstoffer i en rapporteringsperiode, i den efterfølgende rapporteringsperiode forsyner markedet med en mængde af det pågældende brændstof svarende til denne mangel i tillæg til dennes forpligtelse i rapporteringsperioden. Opfyldelsen af denne forpligtelse fritager ikke brændstofleverandøren for forpligtelsen til at betale de bøder, der er fastsat i denne artikels stk. 3 og 4.
- 7) Medlemsstaterne indfører de nødvendige retlige og administrative rammer for at sikre opfyldelsen af forpligtelserne og inddrivelsen af bøderne.
- 8) Medlemsstaterne bør sikre, at indtægterne 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.

Artikel 12

Dataindsamling og offentliggørelse

Agenturet offentliggør hvert år en teknisk rapport på grundlag af de årlige rapporter, jf. artikel 7 og 9, og fremsender den til Rådet og Europa-Parlamentet. Denne rapport skal mindst indeholde følgende oplysninger:

- a) mængden af bæredygtigt flybrændstof, der er indkøbt af luftfartøjsoperatører på EU-plan til brug på erhvervsmæssige lufttransportflyvninger, der afgår fra en EU-lufthavn, samlet og for hver EU-lufthavn
- b) mængden af bæredygtigt flybrændstof og syntetisk flybrændstof, der er leveret på EU-plan samlet og for hver EU-lufthavn, og en analyse af leverandørernes kapacitet i hver medlemsstat for at opfylde det planlagte integrationsforløb

- ba) mængden af bæredygtige flybrændstoffer, der er leveret i de tredjelande, som Unionen eller Unionen og dens medlemsstater har indgået en luftfartsaftale med, og så vidt muligt i andre tredjelande
- c) markedssituationen, herunder prisoplysninger, og tendenserne inden for produktion og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer i Unionen og de tredjelande, som Unionen eller Unionen og dens medlemsstater har indgået en luftfartsaftale med, og så vidt muligt i andre tredjelande. Markedssituationen omfatter oplysninger om udviklingen i prisforskellen mellem bæredygtige flybrændstoffer og fossile brændstoffer
- d) status for lufthavnenes overholdelse af forpligtelserne i artikel 6
- e) overensstemmelsesstatus for hver luftfartøjsoperatør og flybrændstofleverandør, som har en forpligtelse i henhold til denne forordning i rapporteringsperioden
- f) oprindelsen af og egenskaberne ved alle bæredygtige flybrændstoffer, der er indkøbt af luftfartøjsoperatører til brug på flyvninger, der afgår fra en EU-lufthavn
- g) den årlige gennemsnitlige koncentration af samlede aromatiske carbonhydrider, naphthalener og svovl i flybrændstof, der er leveret på EU-plan samlet og for hver EU-lufthavn.

Agenturet hører det udvalg, der er omhandlet i artikel 13a, stk. 1, når det udarbejder denne rapport.

Artikel 13

Overgangsperiode

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

Artikel 13a

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 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 14

Rapporter og revision

Senest den 1. januar 2027 og derefter hvert femte år forelægger Kommissionens tjenestegrene en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om udviklingen på flybrændstofmarkedet og indvirkningen heraf på Unionens indre marked for luftfart, herunder om en eventuel udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til andre energikilder og andre typer syntetiske brændstoffer som defineret i direktivet om vedvarende energi, navnlig til elektricitet og brint, den mulige revision af minimumsandelene i artikel 4 og bilag I og om størrelsen af bøderne. I rapporten skal der tages hensyn til den politiske udvikling i andre lande, herunder i forbindelse med multilaterale og bilaterale aftaler med Unionen, og den skal indeholde en detaljeret vurdering af denne forordnings indvirkning på forbindelserne til øer og fjerntliggende områder, europæiske luftfartsselskabers og hovedlufthavnes konkurrenceevne i forhold til deres konkurrenter i nabolandene, kulstoflækage og, hvor det er muligt, oplysninger om udviklingen af en mulig politisk ramme for udbredelse af bæredygtigt flybrændstof på ICAO-niveau. Rapporten skal også indeholde oplysninger om de teknologiske fremskridt inden for forskning og innovation i luftfartsindustrien, som er relevante for bæredygtige flybrændstoffer, herunder med hensyn til reduktion af andre emissioner end CO₂-emissioner.

Rapporten kan indeholde overvejelser om, hvorvidt denne forordning bør ændres, og i givet fald relevante mulige ændringer i overensstemmelse med en potentiel politisk ramme for udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer på ICAO-niveau.

Blandt disse muligheder skal Kommissionens tjenestegrene overveje medtagelse af mekanismer til støtte for produktion og anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer, herunder indsamling og anvendelse af midler, og andre mekanismer, der gør det muligt at udligne prisforskellene mellem bæredygtige flybrændstoffer og konventionelle flybrændstoffer. Sådanne mekanismer bør sigte mod at begrænse utilsigtede virkninger af denne forordning på luftfartsforbindelserne, undgå et skift i trafikken til hovedlufthavne i tredjelande og afbøde kulstoflækager.

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 forebygge risikoen for kulstoflækage og konkurrenceforvridning for international luftfart senest den 31. december 2026, skal Kommissionen overveje målrettede mekanismer, der har til formål at forebygge disse virkninger, herunder, hvis det er relevant, en udvidelse af forordning (EU) ...¹¹ til også at omfatte international luftfart, samt andre typer foranstaltninger under hensyntagen til det endelige bestemmelsessted uden for Unionens område.

Kommissionen hører det udvalg, der er omhandlet i artikel 13a, stk. 1, når det udarbejder denne rapport, mindst seks måneder før den vedtages.

¹¹ EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING [...] om indførelse af en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme.

Artikel 15

Ikrafttræden

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

Den finder anvendelse fra den 1. januar 2023.

Artikel 4 og 5 finder imidlertid anvendelse fra den 1. januar 2025, og artikel 7 og 9 finder anvendelse fra den 1. april 2024 for rapporteringsperioden for 2023.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

Bilag I (mængdemæssige andele)

- (a) Fra den 1. januar 2025 en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 2 %
- (b) Fra den 1. januar 2030 en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 6 %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 0,7 %
- (c) Fra den 1. januar 2035 en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 20 %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 5 %
- (d) Fra den 1. januar 2040 en minimumsandel af bæredygtige flybrændstoffer på 32 %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 8 %
- (e) Fra den 1. januar 2045 en minimum mængdemæssig andel af bæredygtige flybrændstoffer på 38 %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 11 %
- (f) Fra den 1. januar 2050 en minimum mængdemæssig andel af bæredygtige flybrændstoffer på 63 %, heraf en minimumsandel af syntetiske flybrændstoffer på 28 %.

Bilag II – Model for luftfartøjsoperatørers rapporter

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

Model for luftfartøjsoperatørers rapporter om køb af bæredygtige flybrændstoffer

Brændstof leverandør	Købt mængde (ton)	Konverteringsteknologi	Egenskaber	Råproduktets oprindelse	Livscyklusmissioner