Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr

Entwurf eines Gesetzes zum Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe

A. Problem und Ziel

Mit der Verordnung (EU) 2023/2405 (Initiative „ReFuelEU Aviation“) werden harmonisierte Vorschriften für den Markthochlauf und die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe (sustainable aviation fuels — SAF) festgelegt. Dies beinhaltet Vorgaben für den gezielten Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe im Flugverkehr zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen. Die Mitgliedstaaten haben deren wirksame und einheitliche Durchführung sicherzustellen und die für den Vollzug zuständigen Behörden zu benennen. Darüber hinaus verpflichtet die Verordnung (EU) 2023/2405 die Mitgliedstaaten, Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung zu schaffen, und legt selbst zudem eine Mindesthöhe für diese Sanktionen fest.

Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz müssen zudem bis zum Jahr 2045 die Treibhausgasemissionen so weit gemindert werden, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen auch im nationalen Luftverkehr die Emissionen signifikant verringert werden.

B. Lösung

Dieses Gesetz ermöglicht die Durchführung der Verordnung (EU) 2023/2405 (Initiative „ReFuelEU Aviation“) insbesondere hinsichtlich Luftfahrzeugbetreibern, Flughäfen der Union und des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA). Darüber hinaus werden im Luftverkehrsgesetz Sanktionen für Verstöße gegen die Verordnung (EU) 2023/2405 festgeschrieben.

Die Hauptsanktion wird als Abgabe ausgestaltet, die durch das LBA zu erheben ist (§ 29d LuftVG). Sie greift bei Verstößen von Luftfahrzeugbetreibern gegen ihre europarechtliche Betankungspflicht.

Daneben werden für bestimmte Verstöße Ordnungswidrigkeiten geschaffen (§ 58a LuftVG), zur Absicherung von Bericht- und Informationspflichten sowie falls ein Luftfahrzeugbetreiber die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe in mehreren Treibhausgasminderungssystemen geltend macht oder falls das Leitungsogan eines Flughafens eine Aufforderung des Luftfahrt-Bundesamtes missachtet.

Ferner werden Befugnisse des LBA festgelegt (§ 29c LuftVG), u.a. wegen der Einschränkung von Grundrechten (Unverletzlichkeit der Wohnung bei Betretungsrecht im Rahmen der Prüfungen).

Die gesetzlichen Aufgaben des LBA werden angepasst (§ 2 Absatz 1 Nummer 21 LFBAG).

Ergänzt werden Kostentatbestände für die neuen Aufgaben des LBA (Nummer 37 ff. des Abschnitts VII zur Anlage Gebührenverzeichnis der LuftKostV).

Geschaffen wird eine Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr (§ 32 Absatz 4 Nummer 9 und 10 LuftVG) und eine Übertragungsmöglichkeit auf das LBA (§ 32 Absatz 4d LuftVG).

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Dem Luftfahrt-Bundesamt entsteht ein Personalbedarf in Höhe von 5 Vollzeitäquivalenten und ein jährlicher Erfüllungsbedarf daraus in Höhe von 167 000 Euro. Ferner wird für die Wahrnehmung dieser Aufgabe ein zentrales IT-Tool von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit zur Verfügung gestellt. Das webbasierte „Sustainability Portal“ dient den Behörden europaweit dazu, relevante Informationen standardisiert entgegenzunehmen und zu verarbeiten. Den nationalen Behörden (sowie Luftfahrzeugbetreibern) entstehen keine Kosten für deren Nutzung. Der Erfüllungsaufwand setzt sich somit im Wesentlichen aus den obengenannten Personalkosten zusammen. Erhobene Abgaben nach § 29d des Luftverkehrsgesetzes werden in dem Einzelplan 12 vereinnahmt.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger verändert sich der Erfüllungsaufwand nicht.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft verändert sich der Erfüllungsaufwand nicht.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 167 000 Euro. Der Erfüllungsaufwand entfällt in Gänze auf den Bund.

F. Weitere Kosten

Keine.

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr

Entwurf eines Gesetzes zum Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 213) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die §§ 29c und 29d werden durch die folgenden §§ 29c und 29d ersetzt:

„§ 29c

Überwachung von Luftfahrzeugbetreibern und Flughäfen hinsichtlich der Verordnung (EU) 2023/2405; Einschränkung von Grundrechten

(1) Das Luftfahrt-Bundesamt fordert die Informationen nach Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 beim Leitungsorgan des Flughafens der Union gemäß Artikel 3 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 an und bewertet diese. Kommt das Luftfahrt-Bundesamt zu dem Schluss, dass das Leitungsorgan des Flughafens der Union seinen Verpflichtungen gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 nachkommt, so setzt das Luftfahrt-Bundesamt die Europäische Kommission und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit davon in Kenntnis. Bei Nichteinhaltung der Verpflichtungen fordert das Luftfahrt-Bundesamt das Leitungsorgan des Flughafens der Union auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ermitteln und zu ergreifen, um den Mangel an angemessenem Zugang von Luftfahrzeugbetreibern zu Flugkraftstoffen mit Mindestanteilen von nachhaltigen Flugkraftstoffen gemäß Artikel 3 Nummer 7 der Verordnung (EU) 2023/2405 unverzüglich, in jedem Fall jedoch spätestens drei Jahre nach der Aufforderung der zuständigen Behörde gemäß Absatz 2 zu beheben.

(2) Das Leitungsorgan des Flughafens der Union und der Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 3 Nummer 3 der Verordnung (EU) 2023/2405 sind verpflichtet, den Angehörigen des Luftfahrt-Bundesamtes und dessen Beauftragten

1. den Zutritt zu den Grundstücken und zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung auch zu Wohnräumen zu gestatten,

2. die Vornahme von Prüfungen einschließlich des Zugangs zu nachhaltigen Flugkraftstoffen zu gestatten sowie

3. die Auskünfte zu erteilen und die Unterlagen vorzulegen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich sind.

Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Absatz 1 des Grundgesetzes) wird durch Satz 1 eingeschränkt. Im Rahmen der Pflichten nach Satz 1 hat das Leitungsorgan des Flughafens der Union auf Anforderung des Luftfahrt-Bundesamtes Arbeitskräfte sowie Hilfsmittel bereitzustellen.

§ 29d

Abgabepflicht nach der Verordnung (EU) 2023/2405

(1) Kommt ein Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 3 Nummer 3 seiner Betankungspflicht nach Artikel 5 Absatz 1 an einem Flughafen der Union gemäß Artikel 3 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 31. Oktober 2023 in der Bundesrepublik Deutschland nicht oder nicht ausreichend nach, ohne nach Artikel 5 Absatz 2 oder 3 bis 6 der Verordnung (EU) 2023/2405 von der Pflicht ganz oder teilweise befreit zu sein, so setzt das Luftfahrt-Bundesamt eine Abgabe für die jährliche nicht vertankte Gesamtmenge an Flugkraftstoff gemäß Artikel 3 Nummer 26 der Verordnung (EU) 2023/2405 in Höhe von 1 332 Euro pro Tonne fest, sofern für den einschlägigen Zeitraum keine andere Abgabenhöhe durch Rechtsverordnung bestimmt ist. Das gilt nicht, wenn der Luftfahrzeugbetreiber durch das Luftfahrt-Bundesamt gemäß Artikel 12 Absatz 2 Satz 3 der Verordnung (EU) 2023/2405 von der Abgabepflicht befreit ist.

(2) Die Abgabenschuld des Luftfahrzeugbetreibers nach Absatz 1 entsteht mit Ablauf des 31. März des auf das Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres. Der Luftfahrzeugbetreiber ist vor der Festsetzung der Abgabe anzuhören. Die Festsetzung der Abgabenschuld ist gemäß Artikel 12 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2023/2405 zu begründen.

(3) Die Abgabenhöhe nach Absatz 1 ist durch Rechtsverordnung neu zu bestimmen, wenn die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit einen technischen Bericht nach Artikel 13 der Verordnung (EU) 2023/2405 veröffentlicht, der einen abweichenden jährlichen Durchschnittspreis für Flugkraftstoff pro Tonne gemäß Artikel 12 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 enthält.“

2. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Die Vorschrift erhält folgende Überschrift:

„§ 32

Verordnungsermächtigungen“.

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 8 wird die Angabe „Meldepunkte.“ durch die Angabe „Meldepunkte;“ ersetzt.

bb) Nach Nummer 8 werden die folgenden Nummern 9 und 10 eingefügt:

„9. die Höhe der Abgabe nach § 29d und das Verfahren zu deren Erhebung;

10. die Kosten für Amtshandlungen zur Erhebung der Abgabe nach § 29d und zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/2405.“

c) In Absatz 4a wird die Angabe „Absatz 4 Satz 1 Nummer 6, 7 und 7a“ durch die Angabe „Absatz 4 Nummer 6, 7, 7a und 10“ ersetzt.

d) Nach Absatz 4c wird der folgende Absatz 4d eingefügt:

„(4d) Das Bundesministerium für Verkehr kann die Ermächtigung zum Erlass der Rechtsverordnung nach Absatz 4 Nummer 9 und 10 durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen.“

3. Nach § 58 wird der folgende § 58a eingefügt:

„§ 58a

Bußgeldvorschriften zur Verordnung (EU) 2023/2405

(1) Ordnungswidrig handelt, wer gegen die Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 18. Oktober 2023 verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 6 Absatz 2 Satz 2 oder Absatz 4 eine Information nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt,

2. einer vollziehbaren Anordnung nach Artikel 6 Absatz 3 Satz 3 zuwiderhandelt,

3. entgegen Artikel 7 Absatz 3 Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 nach dem … [*einsetzen: Datum des Tages der Verkündung dieses Gesetzes*] einen dort genannten Bericht nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet,

4. entgegen Artikel 8 Absatz 1 nach dem … [*einsetzen: Datum des Tages der Verkündung dieses Gesetzes*] eine Information nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt oder

5. entgegen Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 1 Satz 1 die Verwendung einer dort genannten Charge im Rahmen mehrerer Treibhausgasminderungssysteme geltend macht.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 5 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro, in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 und 2 mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro und in den übrigen Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.“

4. § 63 wird wie folgt geändert:

a) In der Angabe vor Nummer 1 wird die Angabe „§ 36 Abs. 1 Nr. 1“ durch die Angabe „§ 36 Absatz 1 Nummer 1“ ersetzt.

b) Nummer 1 wird durch die folgende Nummer 1 ersetzt:

„1. das Luftfahrt-Bundesamt im Bereich der Aufgaben, die ihm übertragen sind oder für die das Bundesministerium für Verkehr zuständig ist, sowie für Ordnungswidrigkeiten nach § 58 Absatz 1 Nummer 15 und § 58a Absatz 1,“.

c) In Nummer 2 wird die Angabe „§ 36 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 36 Absatz 3“ ersetzt.

d) In Nummer 4 wird die Angabe „§ 58 Abs. 1 Nr. 10“ durch die Angabe „§ 58 Absatz 1 Nummer 10“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt

Das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 96-4, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1766) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 20 wird die Angabe „worden ist.“ durch die Angabe „worden ist,“ ersetzt.

2. Nach Nummer 20 wird die folgende Nummer 21 eingefügt:

   „21. zuständige Behörde gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 in Bezug auf Luftfahrzeugbetreiber und Leitungsorgane von Flughäfen der Union.“

Artikel 3

Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung

Die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), die zuletzt durch Artikel 29 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 411) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In Abschnitt VII der Anlage Gebührenverzeichnis (zu § 2 Absatz 1) werden nach dem Gebührentatbestand Nummer 36 die folgenden Gebührentatbestände Nummer 37 bis 40 eingefügt:

	Gebührentatbestand	**Gebühr**
„37.	Bearbeitung eines Antrags auf vorübergehende Ausnahme von der Betankungspflicht (Artikel 5 Absatz 3 bis 11 der Verordnung (EU) 2023/2405)	1 250 EUR
38.	Prüfung und Nachverfolgung der Informationen und Maßnahmen der Leitungsorgane der Flughäfen der Europäischen Union zur Bereitstellung von nachhaltigen Flugkraftstoffen nach Artikel 6 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) 2023/2405	1 215 EUR
39.	Prüfung der nach Artikel 8 Absatz 1 und 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 jährlich vorzulegenden Berichte der Luftfahrzeugbetreiber über die Vertankung von Flugkraftstoffen und über den Kauf nachhaltiger Flugkraftstoffe	530 EUR
40.	Erhebung der Abgabe nach § 29d Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes	2 100 EUR“.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

EU-Rechtsakte:

Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“) (ABl. L 2405 vom 31.10.2023, S. 1; L 90126 vom 26.2.2024, S. 1; L 90825 vom 16.10.2025, S. 1)

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit der Verordnung (EU) 2023/2405 (Initiative „ReFuelEU Aviation“) werden harmonisierte Vorschriften für den Markthochlauf und die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe festgelegt. Dies beinhaltet Vorgaben für den gezielten Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe im Flugverkehr zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Flugverkehr. Die Mitgliedstaaten haben deren wirksame und einheitliche Durchführung sicherzustellen und die für den Vollzug zuständigen Behörden zu benennen. Darüber hinaus verpflichtet die Verordnung (EU) 2023/2405 die Mitgliedstaaten, Sanktionen für Verstöße gegen die Verordnung (EU) 2023/2405 zu schaffen und legt selbst zudem eine Mindesthöhe für diese Sanktionen fest.

Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz müssen zudem bis zum Jahr 2045 die Treibhausgasemissionen so weit gemindert werden, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen auch im nationalen Luftverkehr die Emissionen signifikant verringert werden.

Am 7. Juni 2026 ist bereits das Zweite Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote in Kraft getreten (BGBl. 2026 I Nr. 163), das die Verordnung (EU) 2023/2405 hinsichtlich der Flugkraftstoffanbieter umsetzt, indem es das Bundes-Immissionsschutzgesetz anpasst. Das hiesige Gesetz ermöglicht die Durchführung der Verordnung (EU) 2023/2405 insbesondere hinsichtlich Luftfahrzeugbetreibern, Flughäfen der Union und dem Luftfahrt-Bundesamt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Änderung des Luftverkehrsgesetzes dient der Durchführung der Verordnung (EU) 2023/2405 (Initiative „ReFuelEU Aviation“). Folgeänderungen betreffen das Gesetz über das Luftfahrt-Bundesamt und die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung. Insbesondere werden die für den Vollzug der Verordnung in Deutschland zuständigen Behörden festgelegt: In Bezug auf Luftfahrzeugbetreiber und auf Flughäfen der Europäischen Union im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2023/2405 ist dies das Luftfahrt-Bundesamt. Für das Luftfahrt-Bundesamt werden daher in § 29c des Luftverkehrsgesetzes Überwachungsbefugnisse geschaffen. Darüber hinaus werden im Luftverkehrsgesetz die europarechtlich vorgeschriebenen Sanktionen für Verstöße gegen die Verordnung (EU) 2023/2405 festgeschrieben. Dies ist zum einen § 29d des Luftverkehrsgesetzes, der eine Abgabepflicht regelt, falls Luftfahrzeugbetreiber ihre europarechtliche Betankungspflicht verletzen, und zum anderen § 58a des Luftverkehrsgesetzes mit Bußgeldvorschriften zur Verordnung (EU) 2023/2405. Aufgrund des europarechtlichen Erfordernisses, die Abgabenhöhe regelmäßig anzupassen, wird in § 32 des Luftverkehrsgesetzes die Ermächtigung zum Erlass und zur Änderung einer entsprechenden Rechtsverordnung geschaffen. Zur Verwaltungsvereinfachung wird zudem eine Ermächtigung geschaffen, diese Verordnungsermächtigung auf das sachnähere Luftfahrt-Bundesamt zu übertragen. Von Letzterer wird Gebrauch gemacht durch den Erlass der Verordnung zur Übertragung von Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen nach dem Luftverkehrsge-setz auf das Luft-fahrt-Bundesamt (LBA-Ermächtigungsübertragungsverordnung). Die gesetzlichen Aufgaben des LBA werden angepasst (§ 2 Absatz 1 Nummer 21 LFBAG). Ergänzt werden Kostentatbestände für die neuen Aufgaben des LBA (Nummer 37 ff. des Abschnitts VII zur Anlage Gebührenverzeichnis der LuftKostV).

III. Exekutiver Fußabdruck

Es haben keine Interessenvertreter oder beauftrage Dritte wesentlich zum Inhalt des Gesetzentwurfs beigetragen.

IV. Alternativen

Keine.

V. Gesetzgebungskompetenz

Der Bund hat die ausschließliche Gesetzgebung über den Luftverkehr nach Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 des Grundgesetzes.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Änderung des Luftverkehrsgesetzes dient der Durchführung der Verordnung (EU) 2023/2405 (Initiative „ReFuelEU Aviation“).

VII. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Regelungen sind im Wesentlichen durch die Verordnung (EU) 2023/2405 vorgegeben.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Wirkungen des Gesetzesvorhabens entsprechen den Zielen für Nachhaltige Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie 2021 und 2025, insbesondere in den Transformationsbereichen Energiewende und Klimaschutz sowie nachhaltige Mobilität. Mit der Verordnung (EU) 2023/2405 (Initiative „ReFuelEU Aviation“) werden harmonisierte Vorschriften für den Markthochlauf und die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe (sustainable aviation fuels — SAF) festgelegt. Die Änderungen durch dieses Gesetzesvorhaben dienen der Durchführung dieser Verordnung und fördern die Reduzierung von Treibhausgasen im Luftverkehr. Der Anstieg der Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Luftverkehr soll von den Verbräuchen von sonstigen Flugkraftstoffen entkoppelt werden. Dies unterstützt nachhaltigen Konsum von Dienstleistungen der Luftverkehrswirtschaft und schützt die natürlichen Lebensgrundlagen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

Bereits mit Erlass des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. Juli 2025 wurde das Luftfahrt-Bundesamt mit den Aufgaben als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EU) 2023/2405 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“) beauftragt. Mit diesem Gesetz wird der Aufgabenkatalog in § 2 LFBAG entsprechend angepasst. Dem Luftfahrt-Bundesamt entsteht ein

Personalbedarf in Höhe von 5 Vollzeitäquivalenten und ein jährlicher Erfüllungsbedarf daraus in Höhe von 167 000 Euro.

4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger verändert sich der Erfüllungsaufwand nicht.

4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft verändert sich der Erfüllungsaufwand nicht.

4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

lfd. Nr.	Norm; Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Land	Fallzahl	Jährlicher Aufwand pro Fall	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
4.1	§ 2 Absatz 1 Nummer 21 LFBAG	Bund	1		167			
	Summe (in Tsd. Euro)		167			0		
	davon Bund		167			0		
	davon Land (inklusive Kommunen)		0			0		

Aufwände, die im Rahmen von Artikel 1 des Entwurfs auftreten, werden vollständig durch die Erfüllungsaufwandsänderung der Vorgabe 4.3.1 abgedeckt.

Lfd. Nr. 4.3.1: Agieren als zuständige Behörde für Luftfahrzeugbetreiber und Leitungsorgane von Flughäfen, § 2 Absatz 1 Nummer 21 LFBAG-E

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Stunden)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	3 750	44,40	0	167	0

Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)	167

Als Folge des Regelungsentwurfs agiert das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als zuständige Behörde für Luftfahrzeugbetreiber und Leitungsorgane von Flughäfen der Union im Sin-ne von Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405. Die zuständige Behörde hat die Pflicht, die Anwendung der Verordnung durchzusetzen. Dies umfasst insbesondere die Bearbeitung von Anträgen auf temporäre Befreiung von der Betankungspflicht, Prü-fung und Nachverfolgung der Maßnahmen der Organe der betroffenen Flughäfen zur Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe, Prüfung von Berichten in Kombination mit ei-gener Berichterstattung sowie eventuelle Sanktionsmaßnahmen bei Verstößen.

Im Rahmen der Erfüllung dieser Vorgabe entsteht laut Bedarfsschätzung des LBA ein geschätzter jährlicher Aufwand von ca. 3.750 Stunden. Dieser Aufwand kann keiner speziellen Laufbahn zugeordnet werden, weswegen vom durchschnittlichen Lohnsatz des Bundes in Höhe von 44,40 Euro (vgl. Leitfaden, Anhang 8) auszugehen ist. Es fallen keine zusätzlichen Sachkosten an. In Summe ergibt sich dadurch ein jährlicher Aufwand für die Verwaltung des Bundes in Höhe von etwa 167.000 Euro.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Die europarechtlich harmonisierten Vorschriften der Verordnung (EU) 2023/2405 (Initiative „ReFuelEU Aviation“) für den Markthochlauf und die Bereitstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe (sustainable aviation fuels — SAF) können für Verbraucherinnen und Verbraucher die Kosten für Flugkraftstoffe und damit die Preise von Flugtickets erhöhen. Die Regelungen dieses nationalen Gesetzesvorhabens dienen der Durchführung der detaillierten Verordnung (EU) 2023/2405 und lassen keine eigenständigen Auswirkungen erwarten.

VIII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung kommt aufgrund der dauerhaften Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/2405 (Initiative „ReFuelEU Aviation“) nicht in Betracht.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (zu §§ 29c und 29d LuftVG-E – neu)

Zu § 29c (Überwachung von Luftfahrzeugbetreibern und Flughäfen hinsichtlich der Verordnung (EU) 2023/2405; Einschränkung von Grundrechten)

Zu Absatz 1

Die Norm regelt in Absatz 1 die Überwachung von Luftfahrzeugbetreibern und Flughäfen hinsichtlich der Verordnung (EU) 2023/2405. Das Luftfahrt-Bundesamt erhält die Befugnis, die Aufgaben zur Informationserhebung und Verarbeitung nach Artikel 6 der Verordnung (EU) 2023/2405 gegenüber dem Leitungsorgan des Flughafens der Union wahrzunehmen. Sofern es zu dem Schluss kommt, dass das Leitungsorgan des Flughafens der Union seinen Verpflichtungen gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 nachkommt,

setzt es die Europäische Kommission und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit davon in Kenntnis. Bei Nichteinhaltung fordert das Luftfahrt-Bundesamt das Leitungsorgan des Flughafens der Union auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ermitteln und zu ergreifen, um den Mangel an angemessenem Zugang von Luftfahrzeugbetreibern zu Flugkraftstoffen mit Mindestanteilen von SAF unverzüglich, in jedem Fall jedoch spätestens drei Jahre nach der Aufforderung der zuständigen Behörde gemäß Absatz 2 zu beheben.

Zu Absatz 2

Zu Satz 1

Absatz 2 Satz 1 verpflichtet das Leitungsorgan des Flughafens zum einen, den Angehörigen des Luftfahrt-Bundesamtes und deren Beauftragten den Zutritt zu den Grundstücken und zur Verhütung dringender Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung auch zu Wohnräumen und die Vornahme von Prüfungen einschließlich des Zugangs zu nachhaltigen Flugkraftstoffen zu gestatten, sowie zum anderen, die Auskünfte zu erteilen und die Unterlagen vorzulegen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich sind. Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.

Zu Satz 2

Im Rahmen der Pflichten nach Satz 1 hat das Leitungsorgan des Flughafens auf Anforderung des Luftfahrt-Bundesamtes Arbeitskräfte sowie Hilfsmittel bereitzustellen.

Zu § 29d (Abgabepflicht nach der Verordnung (EU) 2023/2405)

Zu Absatz 1

Die Abgabepflicht erfolgt in Umsetzung des Artikels 12 Absatz 2 der obengenannten Verordnung, der zudem eine Mindesthöhe für diese Abgabe festlegt: Diese muss verhältnismäßig und abschreckend und mindestens doppelt so hoch sein wie der Betrag, der sich aus der Multiplikation des jährlichen Durchschnittspreises für Flugkraftstoff pro Tonne mit der jährlichen nicht vertankten Gesamtmenge ergibt.

Deckt ein Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 3 Nummer 3 entgegen Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 weniger als 90 Prozent seines Jahresbedarfs mit Flugkraftstoff im Sinne des Artikel 3 Nummer 24 der Verordnung (EU) 2023/2405 an einem Flughafen der Union gemäß Artikel 3 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Bundesrepublik Deutschland (Territorialprinzip) nicht oder nicht ausreichend, so setzt das Luftfahrt-Bundesamt nach Absatz 1 eine Abgabe für die jährliche nicht vertankte Gesamtmenge an Flugkraftstoff gemäß Artikel 3 Nummer 26 in Höhe von 1 332 Euro pro Tonne fest. Abweichend davon kann das Luftfahrt-Bundesamt für den einschlägigen Zeitraum eine andere Abgabenhöhe.

Die gesetzliche Abgabenhöhe von grundsätzlich 1 332 Euro ergibt sich für das Jahr 2026 aus der obengenannten Vorgabe des Artikels 12 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 sowie dem im Jahr 2025 veröffentlichten Referenzpreis von 666 Euro pro Tonne Flugkraftstoff. Daraus folgt aufgrund der Maßgabe der mindestens doppelten Höhe eine Mindestabgabenhöhe von 1 332 Euro pro nicht vertankter Tonne SAF. Das Luftfahrt-Bundesamt kann für den einschlägigen Zeitraum – voraussichtlich einmal im Jahr – eine andere Abgabenhöhe durch Verordnung bestimmen (siehe § 32 Absatz 4 Nummer 9 des Luftverkehrsgesetzes). Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit veröffentlicht gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 jedes Jahr einen technischen Bericht, der unter anderem Preisinformationen wie die Preisdifferenz zwischen SAF und konventionellen Flugkraftstoffen enthält.

Für die Höhe der Abgabe ist gemäß Artikel 12 Absatz 7 Satz 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 ein Durchschnittspreis für Flugkraftstoff anzuwenden, der auf dem letzten verfügbaren technischen Bericht beruht, der von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit veröffentlicht wurde. Die Abgabenhöhe für das Jahr, in dem die Abgabepflicht entsteht (Jahr N), bezieht sich also auf den Referenzpreis aus dem jährlichen technischen Bericht der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, der in dem vorangegangenen Jahr (N-1) veröffentlicht wurde und auf den Preisen des Jahres N-2 basiert (vgl. Ziffer 2.3 des Working paper on Article 12 RFEUA (Enforcement), Ref. Ares(2025)2196082 - 18/03/2025). Das Luftfahrt-Bundesamt wird ab 2026 die Abgabenhöhe vor Beginn eines neuen Jahres jeweils anpassen und durch Verordnung bestimmen (siehe § 29d Absatz 1 Satz 1 2. Halbsatz und § 32 Absatz 4 Nummer 9 des Luftverkehrsgesetzes). Dies soll die Preisschwankungen bei Flugkraftstoffen mit der erforderlichen Rechtssicherheit und den europarechtlichen Vorgaben in Einklang bringen.

Die drei Ausnahmen betreffen erstens die Unterschreitung des Schwellenwertes gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 soweit sie erforderlich war, um die geltenden Kraftstoffsicherheitsvorschriften einzuhalten. Sie sind dem Luftfahrt-Bundesamt sowie der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit gegenüber hinreichend zu begründen. Zweitens kann eine vorübergehende maßgebliche Befreiung gemäß Artikel 5 Absatz 3 bis 6 der Verordnung (EU) 2023/2405 von dem Luftfahrt-Bundesamt erteilt werden oder als erteilt gelten (Artikel 5 Absatz 6 Satz 3 der Verordnung (EU) 2023/2405). Befreiungen gelten mitunter nur temporär und es können darüber hinaus Fehlmengen entstanden sein. Befreiungen, die nur einen Teil des Berichtszeitraums betreffen, können keine Ausnahme für eine Abgabepflicht für den restlichen Zeitraum begründen, außer sie sind maßgeblich. Drittens gilt eine Ausnahme, wenn der Luftfahrzeugbetreiber durch das Luftfahrt-Bundesamt gemäß Artikel 12 Absatz 2 Satz 3 der Verordnung (EU) 2023/2405 von der Abgabepflicht befreit ist. Das ist der Fall, wenn er nachweisen kann, dass seine Nichteinhaltung der Verpflichtung aus Artikel 5 auf außergewöhnliche und unvorhersehbare Umstände zurückzuführen ist.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt, dass die Abgabenschuld des Luftfahrzeugbetreibers nach Absatz 1 entsteht mit Ablauf des 31. März des auf das Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres (Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405). Es besteht eine Anhörungspflicht zugunsten der Luftfahrzeugbetreiber vor der Festsetzung der Abgabe. Die Festsetzung unterliegt einem Begründungserfordernis, dass auch die Angaben nach Artikel 12 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2023/2405 umfasst.

Zu Absatz 3

Absatz 3 enthält eine Anpassungspflicht der Abgabenhöhe, wenn sich der Referenzwert ändert. Nach Artikel 12 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 muss die Sanktion, die hier als Abgabe umgesetzt ist, verhältnismäßig und abschreckend und mindestens doppelt so hoch sein wie der Betrag, der sich aus der Multiplikation des jährlichen Durchschnittspreises für Flugkraftstoff pro Tonne mit der jährlichen nicht vertankten Gesamtmenge ergibt. Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit veröffentlicht jedes Jahr einen technischen Bericht, der nach Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2023/2405 unter anderem Preisinformationen aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaaten enthält, darunter den oben genannten Referenzwert.

Zu Nummer 2 (zu § 32 LuftVG-E)

Zu Buchstabe a (zur Überschrift)

§ 32 des Luftverkehrsgesetzes erhält die Überschrift „Verordnungsermächtigungen“.

Zu Buchstabe b (zu Absatz 4)

Zu Doppelbuchstabe aa (zu Nummer 8)

Folgeänderung zu Buchstabe bb).

Zu Doppelbuchstabe bb (zu Nummern 9 und 10 – neu)

Zu Nummer 9

Mit § 32 Absatz 4 Nummer 9 des Luftverkehrsgesetzes wird das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt, ohne Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung der Abgabe nach § 29d notwendigen Rechtsverordnungen über die Höhe der Abgabe das Verfahren zu deren Erhebung zu erlassen. Dies ist erforderlich aufgrund der regelmäßig zu erwartenden Änderungen der Abgabenhöhe: Artikel 12 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 legt fest, dass die Abgabe verhältnismäßig und abschreckend und mindestens doppelt so hoch sein muss wie der Betrag, der sich aus der Multiplikation des jährlichen Durchschnittspreises für Flugkraftstoff pro Tonne mit der jährlichen nicht vertankten Gesamtmenge ergibt. Voraussichtlich schwanken sowohl der jährliche Durchschnittspreis für Flugkraftstoff pro Tonne als auch die jährliche nicht vertankte Gesamtmenge. Die Anpassung der Abgabenhöhe ist in § 29d Absatz 3 vorgeschrieben.

Zu Nummer 10

§ 32 Absatz 4 Nummer 10 des Luftverkehrsgesetzes enthält die Verordnungsermächtigung für die Regelung der Kosten für Amtshandlungen zur Erhebung der Abgabe nach § 29d und zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/2405. Die Kosten für die Erhebung der Abgabe nach § 29d werden als Nummer 40 des Abschnitts VII in die Anlage Gebührenverzeichnis (zu § 2 Absatz 1) der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung eingefügt (Art. 3). Die Kosten zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/2404 erfassen die übrigen neuen Gebührentatbestände, aktuell die Nummern 37, 38 und 39, die sich auf unmittelbare Pflichten aus der Verordnung (EU) 2023/2404 beziehen, die Amtshandlungen erforderlich machen. Die Festlegung der Höhe der Abgabe nach § 29d LuftVG wird hingegen voraussichtlich in einer eigenständigen Rechtsverordnung des Luftfahrt-Bundesamtes erfolgen und nicht in der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung.

Zu Buchstabe c (zu Absatz 4a)

§ 32 Absatz 4a des Luftverkehrsgesetzes zur Bestimmung der gebührenpflichtigen Tatbestände und Höhe der Gebühren wird ergänzt um den Verweis auf Absatz 4 Nummer 10.

Zu Buchstabe d (zu Absatz 4d – neu)

§ 32 Absatz 4d des Luftverkehrsgesetzes regelt, dass das Bundesministerium für Verkehr die Ermächtigung zum Erlass der Rechtsverordnung nach Absatz 4 Nummer 9 und 10 durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen kann. Da jährliche Anpassungen der Abgabenhöhe zu erwarten sind, dient es der Verwaltungsvereinfachung, die regelmäßige Anpassung der Abgabenhöhe auf das sachnähere Luftfahrt-Bundesamt zu übertragen. Die Aufgaben des Bundesministeriums für Verkehr sollen auf ministerielle Kernaufgaben konzentriert werden.

Zu Nummer 3 (zu § 58a LuftVG-E – neu)

Zu § 58a (Bußgeldvorschriften zur Verordnung (EU) 2023/2405)

Für vorsätzliche oder fahrlässige Verstöße gegen die Verordnung (EU) 2023/2405 werden in Umsetzung des Artikels 12 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 in der Fassung vom 18. Oktober 2023 Tatbestände für Ordnungswidrigkeiten geschaffen. Die jeweiligen

Adressaten sind durch die Verordnung (EU) 2023/2405 festgelegt: das Leitungsorgan eines Flughafens im Sinne des Artikels 3 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 oder Luftfahrzeugbetreiber im Sinne des Artikel 3 Nummer 3 der Verordnung (EU) 2023/2405. Betankungsdienstleister fallen in den Pflichtenkreis der Flughäfen, welche diese beauftragen (vgl. Bodenabfertigungsdienst-Verordnung – BADV).

Die Pflicht von Luftfahrzeugbetreibern zur Zahlung nach Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 wird hingegen in § 29d LuftVG durch eine Abgabepflicht geregelt.

Die Ordnungswidrigkeitentatbestände in Bezug auf Flugkraftstoffanbieter (Artikel 12 Absatz 4 bis 6 der Verordnung (EU) 2023/2405) finden sich in § 62a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Zu Absatz 1

Zu Nummer 1

Nummer 1 erfasst den Fall, dass das Leitungsorgan eines Flughafens entgegen Artikel 6 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EU) 2023/2405 die zum Nachweis der Einhaltung des Artikels 6 Absatz 1 erforderlichen Informationen nach Aufforderung des Luftfahrt-Bundesamtes nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt. Die Informationen beziehen sich auf die Verpflichtung für Leitungsorgane der Flughäfen der Union aus Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405, den Zugang zu Flugkraftstoffen, die SAF zu den in dieser Verordnung angegebenen Mindestanteilen enthalten, zu erleichtern.

Auch erfasst ist die Pflicht desjenigen, der von einer gemeldeten Schwierigkeit betroffen ist, nach Artikel 6 Absatz 4 dem Leitungsorgan eines Flughafens der Union auf Verlangen unverzüglich alle erforderlichen Informationen für die Zwecke des Artikels 6 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) 2023/2405 zur Verfügung zu stellen und mit ihm zusammenarbeiten.

Zu Nummer 2

Nummer 2 sanktioniert es, falls das Leitungsorgan eines Flughafens entgegen Artikel 6 Absatz 3 Satz 3 der Verordnung (EU) 2023/2405 und entgegen einer vollziehbaren Anordnung des Luftfahrt-Bundesamtes nicht unverzüglich eine von diesem bestimmte Maßnahme ergreift, um Luftfahrzeugbetreibern den Zugang zu Flugkraftstoffen, die nachhaltige Flugkraftstoffe im Sinne des Artikels 3 Nummer 7 der Verordnung (EU) 2023/2405 zu den in der Verordnung (EU) 2023/2405 angegebenen Mindestanteilen enthalten, zu ermöglichen. Die europarechtliche Pflicht gilt unverzüglich, also ohne schuldhaftes Zögern. Die zeitliche Obergrenze „in jedem Fall jedoch spätestens drei Jahre nach der Aufforderung der zuständigen Behörde gemäß Absatz 2“ nach Artikel 6 Absatz 3 Satz 3 der Verordnung (EU) 2023/2405 wurde in § 58a Absatz 2 aufgegriffen.

Zu Nummer 3

Nummer 3 erfasst Verstöße gegen die Berichtspflicht nach Artikel 7 Absatz 3 Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 an die zuständigen Behörden und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit mit den dort genannten Informationen nach dem Datum des Tages der Verkündung dieses Gesetzes. Wegen des sanktionsrechtlichen Rückwirkungsverbots gilt dies jedoch erst ab dem Datum des Inkrafttretens nach Artikel 4 dieses Gesetzes.

Zu Nummer 4

Nummer 4 gilt für Verstöße gegen die Vorgabe des Artikels 8 Absatz 1, wenn dem Luftfahrt-Bundesamt und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit die dort genannten Informationen in der dort genannten Form in Bezug auf den Berichtszeitraum im Sinne des Artikel 3 Nummer 23 der Verordnung (EU) 2023/2405 nicht, nicht richtig, nicht vollständig

oder nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden. Um Rückwirkungen zu vermeiden, gilt dies erst ab dem Datum des Tages der Verkündung dieses Gesetzes.

Zu Nummer 5

Nummer 5 sanktioniert es, wenn ein Luftfahrzeugbetreiber entgegen Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 die Verwendung von nachhaltigen Flugkraftstoffen ein und derselben Charge im Rahmen mehrerer Treibhausgasminderungssysteme geltend macht.

Zu Absatz 2

Absatz 2 staffelt die Höhe der Geldbußen: Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 5 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro, in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 und 2 mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro und in den übrigen Fällen (aktuell denjenigen des Absatzes 1 Nummer 3 und 4) mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden. Vergehen im Falle des Absatz 1 Nummer 2 nach der Aufforderung des Luftfahrt-Bundesamtes mehr als drei Jahre, kann die Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro geahndet werden. Die zeitliche Obergrenze stammt aus Artikel 6 Absatz 3 Satz 3 der Verordnung (EU) 2023/2405 und begründet eine Steigerung der Bußgeldhöhe.

Zu Nummer 4 (§ 63 LuftVG-E)

Zu Buchstabe a (vor Nummer 1)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe b (zu Nummer 1)

In § 63 Nummer 1 wird hinter der Angabe „Ordnungswidrigkeiten nach § 58 Absatz 1 Nummer 15“ die Angabe „und 58a“ eingefügt, um die Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes als Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten klarzustellen. Ansonsten ergäbe sich diese nur in der schwer nachvollziehbaren Zusammenschau des § 63 Nummer 1 des Luftverkehrsgesetzes („im Bereich der Aufgaben, die ihm übertragen sind“), der Zuständigkeitsregelung in § 2 Nummer 21 des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt nach Artikel 2 dieses Gesetzes und Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 („die Verhängung von Bußgeldern“).

Zu Buchstabe c (zu Nummer 2)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe d (zu Nummer 4)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Artikel 2 (Änderung des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt)

Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 1 Nummer 20 LFBAG-E)

Folgeänderung zum Änderungsbefehl in Nummer 2.

Zu Nummer 2 (§ 2 Absatz 1 Nummer 21 LFBAG-E – neu)

Mit Erlass des Bundesministeriums für Verkehr vom 2. Juli 2025 wurde das LBA mit der Wahrnehmung der Aufgaben als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EU) 2023/2405 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen

Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“) beauftragt. Durch die neue Nummer 21 wird die Aufgabe, die dem LBA bereits mit dem oben genannten Erlass übertragen worden war, auch in den gesetzlich festgelegten Aufgabenkatalog des Gesetzes über das Luftfahrt-Bundesamt aufgenommen. Das LBA ist die zuständige Behörde für Luftfahrzeugbetreiber und die Organe der Flughäfen der Union; die Zuständigkeit für Flugkraftstoffanbieter wurde hingegen anderweitig durch das Bundesministerium für Natur, Umweltschutz, Klimaschutz und nukleare Sicherheit festgelegt (§ 37m Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes).

Die Aufgaben der zuständigen Behörde gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/2405 umfassen unter anderem

- die Verarbeitung von Beschlüssen von Luftverkehrsunternehmen über die freiwillige Aufnahme in den Geltungsbereich der Verordnung (Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2023/2405),

- die Entscheidung über Anträge von Luftfahrzeugbetreibern auf temporäre Befreiungen von der Betankungspflicht (Artikel 5 der Verordnung (EU) 2023/2405),

- die Prüfung der von Luftfahrzeugbetreibern periodisch zu erstattenden Berichte über vertankte Kraftstoffmengen (Artikel 8 der Verordnung (EU) 2023/2405),

- die Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren bei Verstößen gegen Bereitstellungs-, Betankungs- und Berichtspflichten,

- Prüfung und Nachverfolgung der Maßnahmen der Organe der betroffenen Flughäfen zur Bereitstellung von nachhaltigen Flugkraftstoffen (Artikel 6 der Verordnung (EU) 2023/2405) und

- Entscheidungsvorbereitungen über den Anwendungsbereich hinsichtlich der Luftfahrzeugbetreiber und der Flughäfen.

Dem Luftfahrt-Bundesamt entsteht ein Personalbedarf in Höhe von 5 Vollzeitäquivalenten und ein jährlicher Erfüllungsbedarf daraus in Höhe von 167 000 Euro.

Zu Artikel 3 (Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung)

Mit Nummer 37 wird eine Festgebühr nach § 11 Nummer 1 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) von 1 250 EUR eingeführt für die Bearbeitung eines Antrags auf vorübergehende Ausnahme von der Betankungspflicht nach Artikel 5 Absatz 3 bis 11 der Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“) (ABl. L vom 31.10.2023, S. 1).

Die Gebühr enthält einen Wertzuschlag nach § 9 Absatz 2 BGebG in Höhe von 15 Prozent auf Grund wirtschaftlicher Vorteile: Liegt eine Befreiung von der Betankungspflicht vor, kann das Unternehmen u. U. günstigeren Kraftstoff an anderen Flughäfen tanken und erhält somit einen wirtschaftlichen Vorteil gegenüber Unternehmen, die den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/2405 gerecht werden und, insbesondere an großen Flughäfen, höhere Preise bezahlen. Günstigere Kraftstoffpreise sind allerdings keine Grundlage zur Erteilung einer Ausnahmegenehmigung. Zudem erhält das Unternehmen einen betrieblichen Vorteil im Ablauf der Flüge: Die sogenannten „turn around“-Zeiten können deutlich verkürzt werden.

Nummer 38 schafft eine Festgebühr nach § 11 Nummer 1 BGebG in Höhe von 1 215 EUR für die Prüfung und Nachverfolgung der Informationen und Maßnahmen der Leitungsorgane

der Flughäfen der Europäischen Union zur Bereitstellung von nachhaltigen Flugkraftstoffen nach Artikel 6 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU) 2023/2405.

Mit Nummer 39 wird eine Festgebühr nach § 11 Nummer 1 BGebG in Höhe von 530 EUR eingeführt für die Prüfung der nach Artikel 8 Absatz 1 und 2 sowie Anhang II der Verordnung (EU) 2023/2405 jährlich vorzulegenden Berichte der Luftfahrzeugbetreiber über die Vertankung von Flugkraftstoffen und über den Kauf nachhaltiger Flugkraftstoffe.

Nummer 40 enthält eine Festgebühr nach § 11 Nummer 1 BGebG in Höhe von 2 100 EUR für die Erhebung der Abgabe nach § 29d Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes.

Die Durchführung der Aufgaben, die dem LBA durch Artikel 2 dieses Gesetzes übertragen werden, führen zu nicht unerheblichem Verwaltungsaufwand. Der Grundsatz der Kostendeckung macht es erforderlich, dass kostendeckende Gebührentatbestände unmittelbar mitgeregelt werden. Das gilt umso mehr, als sich der Gebührentatbestand Nr. 40 auf § 29d des Luftverkehrsgesetzes bezieht, der mit diesem Gesetz geschaffen wird. Auch im Übrigen besteht ein Zusammenhang mit dem Sachbereich dieses Gesetzes, namentlich der Durchführung der Verordnung (EU) 2023/2405.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Der Artikel regelt das Inkrafttreten am Tag nach der Verkündung. Die Pflichten aus der Verordnung (EU) 2023/2405 gelten bereits unmittelbar und die europarechtliche Frist zur Schaffung von diesbezüglichen Sanktionen ist abgelaufen. Deshalb ist ein unverzügliches Inkrafttreten dieses Gesetzes erforderlich.