BDI

POSITION | VERKEHR | INDUSTRIEPOLITIK

Vorfahrt für Vereinfachung

BDI-Vorschläge für einen wirksamen EU-Transportomnibus

22. Oktober 2026

EU-Verkehrsrecht einfacher, schlanker und praxistauglicher gestalten

Europa braucht einen leistungsfähigen, innovationsfreundlichen und wettbewerbsfähigen Rechtsrahmen für den Verkehrssektor. In der Praxis erschweren jedoch komplexe, fragmentierte und nicht ausreichend abgestimmte Vorschriften die Umsetzung. Berichtspflichten, langwierige Genehmigungs- und Zertifizierungsverfahren sowie Doppelregulierungen verursachen hohe administrative Kosten und binden Ressourcen, die Unternehmen für Investitionen, Innovation und Transformation benötigen.

Angesichts hoher Investitionsbedarfe, wachsender internationaler Wettbewerbsintensität und der notwendigen Dekarbonisierung ist Bürokratieabbau ein zentraler Hebel, um neue Antriebstechnologien, alternative Kraftstoffe und digitale Lösungen schneller in die Praxis zu bringen. Regulierung muss ambitionierte Ziele ermöglichen, darf ihre Umsetzung aber nicht durch übermäßige Komplexität, unklare Zuständigkeiten oder widersprüchliche Anforderungen erschweren.

Der BDI begrüßt daher die Ankündigung der Europäischen Kommission, bestehende Rechtsvorschriften im Rahmen von Omnibus-Initiativen zu vereinfachen und bürokratische Belastungen zu reduzieren. Der geplante Transportomnibus sollte diese Chance konsequent nutzen und über punktuelle Entlastungen hinausgehen: Er muss insbesondere unnötige Berichtspflichten, Doppelregulierungen, fragmentierte Umsetzungen, aufwendige Verwaltungsverfahren sowie nicht praxistaugliche Nachweis- und Dokumentationspflichten abbauen.

Ein wirksamer Transportomnibus darf sich nicht auf den Zuständigkeitsbereich der Generaldirektion Mobilität und Verkehr beschränken. Viele Belastungen entstehen an Schnittstellen zu Klima-, Umwelt-, Energie-, Steuer- und Digitalpolitik; Vereinfachung erfordert daher eine ressortübergreifende Prüfung und bessere Abstimmung betroffener Regelungen. Dass dies möglich ist, zeigen laufende Omnibus-Initiativen – etwa das Verteidigungs-Vereinfachungspaket mit Anpassungen an der Connecting Europe Facility als zentralem Förderinstrument mit Verkehrsbezug. Der Transportomnibus sollte daran anknüpfen und auch Belastungen aus angrenzenden Rechtsbereichen adressieren.

Das vorliegende Papier benennt hierfür die aus Sicht der deutschen Wirtschaft vordringlichen Handlungsfelder und konkrete Vorschläge für eine wirksame Vereinfachung.

Olivier Hummel | Energie, Mobilität und Umwelt | T: +32 2 7921011 | o.hummel@bdi.eu | www.bdi.eu

Inhaltsverzeichnis

EU-Verkehrsrecht einfacher, schlanker und praxistauglicher gestalten 1

Bürokratieabbaupotenziale im Zuständigkeitsbereich der DG MOVE: 4

ReFuelEU Aviation und EU ETS: Berichtspflichten bündeln und Doppelmeldungen vermeiden 4

ReFuelEU Aviation und RED: Flexibilitätsmechanismus wirksam nutzbar machen 4

ReFuelEU Aviation: Anti-Tankering-Vorgaben auf prozessbasierte Audits umstellen 5

Connecting Europe Facility: Förderungsanträge entlasten und Nachweise reduzieren 5

Occurrence Reporting: Meldepflichten besser abgrenzen und Doppelmeldungen vermeiden 5

Aviation Certification Framework: Verfahren für neue Luftfahrttechnologien straffen und beschleunigen 6

Rail Interoperability: Fahrzeugzulassung risikobasiert ausgestalten 6

Lenk- und Ruhezeiten für elektrische Nutzfahrzeuge ladegerecht anpassen 6

Continuing Airworthiness Regulation: Zuständigkeiten klären und datenbasierte Wartungskonzepte ermöglichen 7

Train driving licenses and complementary certificates: Lizenzen und Zusatzbescheinigungen digital bereitstellen 7

Occupation of road haulage operator and road transport operator: Lizenzpflichten gezielt begrenzen und Registerzugang verbessern 7

Cybersicherheit im Bereich Luftsicherheit: Anpassung der Vorgaben an die Gefährdungspotenziale 8

Luftsicherheitsschulungen auf relevante Personengruppen fokussieren und Wiederholungspflichten abschaffen 9

Flugplatzzulassung: Genehmigungspflichtige Änderungen klar definieren und Verfahren vereinfachen 9

Bürokratieabbaupotenziale in Zuständigkeiten der DGs ENER, CLIMA, ENV den Verkehrssektor betreffend 10

RED, EU ETS und CORSIA: SAF nach den Vorgaben von RED in CORSIA anerkennen 10

ETS: Pauschale Maximalwerte im Monitoring, Reporting und Verification Framework (MRV) für Nicht-CO2-Effekte vermeiden 10

ReFuelEU Aviation und RED: Nachweisführung von Nachhaltigkeitskriterien vereinfachen 10

EU Deforestation Regulation: Ausnahmen für Flugzeugersatzteile und -komponenten für Reparaturen oder ad-hoc-Instandsetzungen zulassen 11

EU Deforestation Regulation: Mengenschwellen für Bestellungen einführen 11

Packaging and Packaging Waste Regulation: Luftfahrtspezifische Anforderungen berücksichtigen und Bürokratie reduzieren 11

Impressum 13

Bürokratieabbaupotenziale im Zuständigkeitsbereich der DG MOVE:

ReFuelEU Aviation[1] und EU ETS[2]: Berichtspflichten bündeln und Doppelmeldungen vermeiden

- **Herausforderung:** Im Rahmen der ReFuelEU Aviation und des EU ETS bestehen umfangreiche und sehr detaillierte Berichtspflichten zu Kraftstofflieferungen, überlappende Anforderungen entlang der Lieferkette sowie unklare Rollenverteilungen zwischen Marktakteuren. Dies führt zu erheblichem administrativem Mehraufwand im Daten- und Vertragsmanagement, insbesondere durch Doppelerfassungen, und einem erhöhtem Koordinationsbedarf entlang der Lieferketten. So muss der Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe (Sustainable Aviaton Fuels, SAF) sowohl im Rahmen von ReFuelEU Aviation als auch des EU-Emissionshandels (EU ETS 1) gemeldet werden – bei Fluggesellschaften mit Eigenversorgung zusätzlich auf der Lieferantenseite. Die Meldewege sind nicht harmonisiert: Die Berichterstattung nach ReFuel EU Aviation erfolgt lieferantenseitig über die Unionsdatenbank (UDB) bzw. CIRCABC und luftfahrtseitig über die EASA und erfordert eine sehr detaillierte Dokumentation einschließlich der Zuordnung zu ET ETS, UK ETS und CORSIA. Dieselben Daten werden parallel an die zuständigen nationalen Behörden für Zweche des EU ETS übermittelt. Hinzu kommen unterschiedliche Fristen sowie verschiedene nationale Register und laufend angepasste Leitlinien. Da zudem eine Vielzahl teils verifizierungspflichtiger Berichte innerhalb weniger Wochen im ersten Quartal fällig wird, entsteht eine erhebliche Belastungsspitze.

- **Lösung:** Ausbau der UDB zur zentralen europäischen Plattform für Kraftstofflieferanten, Fluggesellschaften und Behörden (siehe hierzu auch den Abschnitt zur Nachweisführung nach RED). Die Funktionalität der UDB muss verbessert sowie die Interoperabilität mit dem EASA-Nachhaltigkeitsportal und nationalen Systemen wie dem Nachhaltige Biomasse-System (NABISY) hergestellt werden. Zudem sollte sichergestellt werden, dass die erforderliche Dokumentation den Marktteilnehmern frühzeitig zur Verfügung steht, um die Einhaltung der Berichtfristen zu erleichtern. Letztens ist eine Entzerrung der Berichtsfristen hinsichtlich ReFuelEU Aviation, EU ETS und CORSIA erforderlich, da Fluggesellschaften zu Beginn des Jahres innerhalb weniger Wochen eine Vielzahl an teils verifizierten Berichten übermitteln müssen.

ReFuelEU Aviation und RED[3]: Flexibilitätsmechanismus wirksam nutzbar machen

- **Herausforderung:** Der in der ReFuelEU Aviation vorgesehene Flexibilitätsmechanismus, der eine effiziente Inverkehrbringung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) ohne emissionsintensive Transportwege ermöglichen soll, entfaltet in der Praxis bislang nicht sein Potential. Ein Grund dafür ist, dass die RED den Mitgliedstaaten erlaubt, den Begriff des Inverkehrbringers zu definieren, was in einer fragmentierten europäischen Umsetzung resultiert und eine grenzüberschreitende Erfüllung der Quotenverpflichtung faktisch ausschließt.

- **Lösung:** Harmonisierung der Definition des Inverkehrbringers.

ReFuelEU Aviation: Anti-Tankering-Vorgaben auf prozessbasierte Audits umstellen

---

[1] Regulation (EU) 2023/2405
[2] Directive 2003/87/EC
[3] Directive (EU) 2018/2001

- **Herausforderung:** Die gegenwärtige Ausgestaltung der Anti-Tankering-Vorgaben im Rahmen der ReFuelEU Aviation (vgl. Auslegungsrichtlinie der EU-Kommission C/2024/5997, Punkt 4.1 und 4.2) setzt Nachweispflichten auf Einzelflugbasis fest und erzeugt dadurch einen hohen bürokratischen Aufwand mit komplexen Dokumentations- und Berichtspflichten bei Fluggesellschaften und Behörden. Die Anerkennung von wiederkehrenden Flugmustern als Ausnahme von der Regulierung wird nicht oder nur begrenzt gewährt.

- **Lösung:** Umstellung auf einen prozessbasierten Auditansatz mit Fokus auf die unternehmensinternen Verfahren zur Flugplanung und Tankentscheidung anstelle von Einzelflugnachweisen.

Connecting Europe Facility: Förderungsanträge entlasten und Nachweise reduzieren[4]

- **Herausforderung:** Die Beantragung und Abwicklung von Mitteln aus der Connecting Europe Facility (CEF) sollte insgesamt deutlich vereinfacht werden. Insbesondere die in Artikel 14 Absatz 1 geforderte Kosten-Nutzen-Analyse ist sehr aufwendig und komplex.

- **Lösung:** Bestehende nationale Bewertungen, beispielsweise auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans, sollten daher anerkannt werden, um Doppelarbeit und unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

- **Herausforderung:** Die derzeitige Förderung auf Basis erstattungsfähiger Kosten gemäß Artikel 16 verursacht einen hohen administrativen Aufwand für Antragsteller und Behörden.

- **Lösung:** Es sollte stärker auf ergebnisorientierte Förderinstrumente gemäß Artikel 125 der EU-Haushaltsordnung gesetzt werden, bei denen die Förderung an klar definierte Ergebnisse oder Meilensteine geknüpft wird.

Occurrence Reporting: Meldepflichten besser abgrenzen und Doppelmeldungen vermeiden[5]

- **Herausforderung:** Die Anforderungen zur Vorfallmeldung führen zu zusätzlichen Dokumentations- und Berichtspflichten, die sich mit anderen Reporting-Anforderungen überschneiden. Dies führt zu parallelen Meldestrukturen und erhöht den administrativen Aufwand.

- **Lösung:** Die Berichtspflichten sollten für einen besseren Schutz sensibler Unternehmens- und Entwicklungsdaten stärker auf das notwendige Maß fokussiert und besser mit anderen Systemen abgestimmt werden, um Doppelmeldungen zu vermeiden. Auch braucht es eine klarere Abgrenzung zwischen verpflichtender Meldung und freiwilligem Safety Reporting.

Aviation Certification Framework: Verfahren für neue Luftfahrttechnologien straffen und be-

[4] Regulation (EU) 2021/1153
[5] Regulation (EU) No 376/2014

schleunigen[6]

- **Herausforderung:** Zertifizierungsverfahren sind durch umfangreiche Anforderungen und lange Verfahrensdauern gekennzeichnet. Dies führt zu hohen administrativen Belastungen sowie Verzögerungen bei der Einführung neuer Technologien.

- **Lösung:** Die Verfahren sollten beschleunigt und vereinfacht sowie stärker digitalisiert werden. Gleichzeitig sollten administrative Anforderungen reduziert werden. Darüber hinaus sollen klare Regelungen für neue Technologien (z.B. eVTOL, Wasserstoff) gesetzt werden.

Rail Interoperability: Fahrzeugzulassung risikobasiert ausgestalten[7]

- **Herausforderung**: Die Fahrzeugzulassung im Schienenverkehr ist durch komplexe Verfahren geprägt, die teilweise parallel durchgeführt werden müssen. Dies führt zu Doppelprozessen und zusätzlichem administrativem Aufwand.

- **Lösung**: Artikel 21 (12) b soll nur dann eine neue Genehmigung auslösen, wenn die Änderung konkrete und negative Auswirkungen auf die Sicherheit hat, und nicht bereits aufgrund der bloßen Möglichkeit einer nachteiligen Auswirkung der Änderung.

Lenk- und Ruhezeiten für elektrische Nutzfahrzeuge ladegerecht anpassen[8]

- **Herausforderung:** Die Verordnung schreibt u. a. aus Sicherheits- und Arbeitsschutzgründen feste Ruhezeiten für Fahrerinnen und Fahrer von Nutzfahrzeugen vor: eine 45-minütige Pause nach 4,5 Stunden Lenkzeit sowie eine tägliche Ruhezeit von grundsätzlich mindestens 11 Stunden. Bei elektrischen Nutzfahrzeugen müssen Fahrerinnen und Fahrer ihre Pausen und Ruhezeiten jedoch stärker mit dem Ladevorgang synchronisieren. Dabei geht es sowohl um das genaue Eintakten des Ladevorgangs während der Pause oder Ruhezeit als auch um das Umsetzen des Fahrzeugs zu Beginn oder nach Beendigung des Ladevorgangs.

- **Lösung:** Es sollte rechtssicher festgeschrieben werden, dass der Ladevorgang für das Fahrpersonal als Ruhezeit anzusehen ist. Zudem ist eine praxistaugliche und rechtssichere Verzahnung von Lenk- und Ruhezeiten, Arbeitszeitrecht und Ladeinfrastruktur erforderlich. Daher sollte geprüft werden, inwieweit die Vorgaben für Fahrerinnen und Fahrer elektrischer Nutzfahrzeuge flexibilisiert werden können. So sollte die nach 4,5 Stunden Lenkzeit vorgeschriebene 45-minütige Pause in einem begrenzten Rahmen an die tatsächliche Verfügbarkeit eines Ladepunkts angepasst werden können. Dadurch könnte das Fahrzeug bedarfsgerecht zu einem freien oder reservierten Ladepunkt gefahren werden, ohne dass daraus Konflikte zwischen Ladeplanung und den gesetzlichen Pausenvorgaben entstehen. Zudem sollten weitere Möglichkeiten geprüft werden, wie ein Fahrzeug zum Beginn oder nach Abschluss eines Ladevorgangs zwischen Parkplatz und Ladepunkt umgesetzt werden kann, ohne dass dadurch die Erholungsfunktion der Ruhezeit insgesamt verloren geht. Dies wäre zugleich im

[6] Regulation (EU) 2018/1139 sowie Regulation (EU) No 748/2012
[7] Directive (EU) 2016/797
[8] Regulation (EC) No. 561/2006

Interesse einer effizienten Nutzung knapper Ladeinfrastruktur, da Ladepunkte nach Abschluss des Ladevorgangs möglichst rasch wieder für andere Fahrzeuge zur Verfügung stehen müssen.

Continuing Airworthiness Regulation: Zuständigkeiten klären und datenbasierte Wartungskonzepte ermöglichen[9]

- **Herausforderung:** Die Continuierung Airworthiness Regulation und die ergänzenden EASA-Vorgaben beinhalten umfangreiche Dokumentationsanforderungen und definieren die Zuständigkeiten von Herstellern und Betreibern im Bereich Wartung und Lufttüchtigkeit nicht in ausreichender Klarheit. Gleichzeitig werden die Potentiale datenbasierte Wartungskonzepte bislang nur unzureichend berücksichtigt.

- **Lösung:** Klarere Abgrenzung der Verantwortlichkeiten von Herstellern und Betreibern und stärkere Integration datenbasierter Wartungskonzepte.

Train driving licenses and complementary certificates: Lizenzen und Zusatzbescheinigungen digital bereitstellen[10]

- Die Europäische Kommission soll eine vollständige Digitalisierung von Lizenzen und Zusatzbescheinigungen einführen. Damit die Digitalisierung in diesem Bereich erfolgreich funktioniert soll es eine sichere europäische Dateninfrastruktur für Lizenzen, Bescheinigungen sowie medizinische und psychologische Eignungsnachweise geben. Die digitalen Nachweise sollen offline nutzbar, datenschutzkonform und cybersicher sein. Darüber hinaus ist diese Lösung kostenarm, praktisch und technologieoffen ausgestaltet zu werden

Occupation of road haulage operator and road transport operator[11]: Lizenzpflichten gezielt begrenzen und Registerzugang verbessern

- **Herausforderung**: Gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b dieser Verordnung müssen Verkehrsunternehmen für die gewerbliche Nutzung von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen eine nationale Transportlizenz erwerben. Elektrische Transporter überschreiten aufgrund des zusätzlichen Batteriegewichts häufig die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen und erreichen zulässige Gesamtgewichte von bis zu 4,25 Tonnen. Dieses höhere Gewicht ist erforderlich, um im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor eine vergleichbare Nutzlast und Einsatzfähigkeit sicherzustellen. Dadurch entsteht für Unternehmen beim Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge zusätzlicher bürokratischer Aufwand, da eine Transportlizenz erforderlich wird, die für vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor nicht benötigt wird.

---

[9] Regulation (EU) No 1321/2014
[10] Regulation (EU) No 36/2010
[11] Regulation (EU) No 1071/2009

- **Lösung:** Die Lizenzpflicht sollte für bestimmte Fahrzeugkategorien vereinfacht und vollständig digitalisiert werden. Für elektrische Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen und höchstens 4,25 Tonnen sollte eine Ausnahme von der Verkehrsunternehmerlizenz vorgesehen werden. Vergleichbare Erleichterungen bestehen bereits beim Führerschein der Klasse B und werden im Automotive-Omnibus für Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer verfolgt; diese Logik sollte auch hier gelten.

- **Herausforderung:** Im Rahmen der Sorgfaltspflichten, sowie beschrieben in Artikel 16, müssen Unternehmen vor der Beauftragung von Subunternehmern prüfen, ob diese über die erforderliche Transportlizenz verfügen. Die hierfür notwendigen Informationen sind jedoch auf verschiedene nationale Register verteilt, die sich hinsichtlich Struktur, Zugänglichkeit und Sprache unterscheiden. Dies führt insbesondere bei grenzüberschreitenden Geschäftsbeziehungen zu erheblichem Verwaltungsaufwand

- **Lösung:** Ein harmonisiertes europäisches Register, das alle nationalen Transportregister bündelt, würde die Überprüfung von Transportlizenzen deutlich vereinfachen und den administrativen Aufwand für Unternehmen reduzieren.

Cybersicherheit im Bereich Luftsicherheit: Anpassung der Vorgaben an die Gefährdungspotenziale[12]

- **Herausforderung:** Unternehmen sind, die aus Sicht der Kommission über kritische informations- und kommunikationstechnische Systeme und Daten (KIKS) mit Relevanz für die Luftsicherheit verfügen, zu umfassenden Schutzmaßnahmen verpflichtet. Die Unternehmen der sicheren Lieferkette investieren aus Eigeninteresse bereits massiv in den Schutz von KIKS. Die für die Luftsicherheit relevanten KIKS unterscheiden sich deutlich zwischen den Akteuren der sicheren Lieferkette: Je weiter ein Akteur von Flughafen und Flugbetrieb entfernt ist, desto weniger KIKS und Gefährdungspotentiale für die Luftsicherheit liegen tendenziell vor. Bei bekannten Versendern kann eine Gefährdung der Luftsicherheit nur über die Manipulation der Ware erfolgen. Eine Manipulation erfordert nicht nur die Kenntnis der Versandart (Luftfracht), sondern zusätzlich den physischen Zugang zu identifizierbarer Luftfracht. Alle Personen bei bekannten Versendern, die Zugang zu identifizierbarer Luftfracht haben bzw. haben können, sind geschult (nach Nummer 11.2.3.9 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998) und überprüft (in Deutschland Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 Luftsicherheitsgesetz). Dies gilt auch für Personen, die den Zugang zu identifizierbarer Luftfracht verwalten. KIKS beim bekannten Versender liegen demnach nur vor, wenn die Kompromittierung entsprechender Systeme und Daten geeignet ist, Dritten den Zugang zu identifizierbarer Luftfracht an einem Punkt entlang der sicheren Lieferkette zu verschaffen, der die Manipulation von Sendungen erlaubt. Dies spiegelt Anhang 1.7 der DVO (EU) 2015/1998 aktuell nicht wider. Die Vorgaben führen in ihrer gegenwärtigen Form zu einer hohen Unsicherheit betroffener Unternehmen sowie Schulungs- und Überprüfungsanforderungen, die einen hohen Ressourceneinsatz bei begrenztem Sicherheitsgewinn erfordern oder schlichtweg nicht umsetzbar sind, da etwa Zuverlässigkeitsüberprüfungen von Administratoren in Drittstaaten nicht möglich sind.

- **Lösung:** KIKS sollten enger definiert werden. Darüber hinaus sollten die Vor-gaben zur Schu-

[12] Anhang 1.7 der DVO (EU) 2015/1998

lung und Zuverlässigkeitsüberprüfung auf Personen mit Zugang zu für die Luftsicherheit relevanten KIKS begrenzt und praktisch umsetzbar ausgestaltet werden.

Luftsicherheitsschulungen auf relevante Personengruppen fokussieren und Wiederholungspflichten abschaffen[13]

- **Herausforderung:** Der Anwendungsbereich der Luftsicherheitsschulungen nach dieser Durchführungsverordnung führt zu einer Überschulung von Personengruppen ohne Sicherheitsgewinn. Die Verpflichtung zur Wiederholung von Schulungen nach sechs Monaten gemäß Nummer 11.4.3 des Anhangs führt zu Bürokratie und umfassenden Nachweispflichten.

- **Lösung:** Die Vorgabe zur Schulung von Personen mit Zugang zu identifizierbarer Luftfracht (Nummer 11.2.3.9 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998) sollte auf Personen begrenzt werden, die Sicherheitskontrollen durchführen oder Aufgaben im Frachthandling haben. Dies muss mit der Erarbeitung eines eng und praxisnah definierten Begriffsverständnis von „Sicherheitskontrollen“ einhergehen. Personen, die unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen haben aber keine Sicherheitskontrollen oder Aufgaben im Frachthandling durchführen, sollten weniger umfassend geschult werden. Die Verpflichtung zur Wiederholung von Schulungen nach 6 Monaten (Nummer 11.4.3 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998) sollte abgeschafft, mindestens aber auf 12 Monate ausgeweitet werden.

Flugplatzzulassung: Genehmigungspflichtige Änderungen klar definieren und Verfahren vereinfachen[14]

- **Herausforderung:** Die EASA-Flugplatzvorschriften verpflichten Flughafenbetreiber für bestimmte Änderungen zur vorherigen Genehmigung durch die zuständige Behörde. Der Umfang genehmigungspflichtiger Änderungen ist jedoch nicht ausreichend präzisiert. Dies führt in der Praxis zu Rechtsunsicherheit, umfangreichen Abstimmungsprozessen und zusätzlichem Dokumentationsaufwand, auch bei betrieblich geringfügigen Änderungen ohne erkennbaren Einfluss auf die Sicherheit. Flughäfen und Behörden binden dadurch erhebliche personelle Ressourcen für die Bewertung und Genehmigung von Maßnahmen mit begrenzter Sicherheitsrelevanz.

- **Lösung:** Einführung eines klaren und abschließenden Katalogs genehmigungspflichtiger und nicht genehmigungspflichtiger Änderungen. Dadurch können Verwaltungsaufwand, Verfahrensdauer und Rechtsunsicherheit reduziert werden, ohne das bestehende Sicherheitsniveau zu beeinträchtigen

Bürokratieabbaupotenziale in Zuständigkeiten der DGs ENER, CLIMA, ENV den Verkehrssektor betreffend

[13] Nummer 11.2.3.9 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998 und Nummer 11.4.3 des Anhangs der DVO (EU) 2015/1998
[14] Regulation (EU) 139/2014

RED, EU ETS und CORSIA: SAF nach den Vorgaben von RED in CORSIA anerkennen

- **Herausforderung:** Nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF), die den im internationalen Vergleich besonders ambitionierten EU-Vorgaben der RED entsprechen, werden gegenwärtig nicht automatisch in CORSIA anerkannt. Dies resultiert für Fluggesellschaften in Kosten sowie einem erhöhten Dokumentationsaufwand.

- **Lösung:** Automatische Anerkennung von SAF, das den EU-Vorgaben der RED entspricht, in CORSIA und deren europäischer Umsetzung über den ETS durch die EU und ihre Mitgliedstaaten. Die Kommission sollte hierzu die nationalen Behörden anweisen, RED-konformes SAF automatisch als in CORSIA anrechenbar anzuerkennen, ohne dass eine separate Zertifizierung erfolgt (cross-compliance Mechanismus).

ETS: Pauschale Maximalwerte im Monitoring, Reporting und Verification Framework (MRV) für Nicht-CO2-Effekte vermeiden[15]

- **Herausforderung:** Fluggesellschaften sind im Rahmen des Europäischen Emissionshandels zur Teilnahme am Monitoring, Reporting und Verification Framework (MRV) der EU zur Erfassung von Nicht-CO2-Effekten verpflichtet. Das MRV verpflichtet Fluggesellschaften, für jeden Flug die Eigenschaften des genutzten Treibstoffes zu erheben und zu berichten. Dies ist in der Praxis häufig nicht möglich. Stellt die Airline die Informationen des genutzten Treibstoffes nicht zur Verfügung, setzt das MRV einen pauschalen Wert mit besonders negativen Eigenschaften an, was in einer Bewertung resultiert, welche die Nicht-CO2-Effekte des betreffenden Fluges überschätzen kann.

- **Lösung:** Erhebung von Treibstoffeigenschaften aussetzen und auf Ansetzung pauschaler Maximalwerte verzichten. Regulatorische Schritte setzen eine belastbare wissenschaftliche Grundlage voraus, die noch nicht vollständig gegeben ist.

ReFuelEU Aviation und RED: Nachweisführung von Nachhaltigkeitskriterien vereinfachen[16]

- **Herausforderung:** Die Kraftstofflieferanten sind gegenwärtig nicht verpflichtet, Fluggesellschaften die Nachhaltigkeitsnachweise (PoS/PoC) zu den von ihnen genutzten SAF zur Verfügung zu stellen. Dies erschwert die Anrechnung Treibhausgasminderungen im EU ETS Aviation und in CORSIA. Zudem ist die Nachweisführung aufgrund fehlender Interoperabilität von nationalen (NABISY) und europäischen (UDB und EASA Sustainability Portal) Plattformen fehleranfällig und ineffizient.

- **Lösung:** Verpflichtung der Kraftstofflieferanten zu einer zeitnahen und kostenfreien Bereitstellung korrekter Nachhaltigkeitsnachweis (PoS/PoC). Eine vollständige Interoperabilität von NABISY, UDB und EASA Sustainability Portal ermöglicht mittelfristig auf eine gesonderte Ausstellung von Nachweisen zu verzichten, da die Daten unmittelbar aus der UDB abrufbar wä-

[15] Art. 15 (5) of Directive 2003/87/EC
[16] Article 28 (2) RED II, Implementing Regulation (EU) 2022/996; Article 31a RED III (Regulation (EU) 2023/2413)

ren.

EU Deforestation Regulation[17]: Ausnahmen für Flugzeugersatzteile und -komponenten für Reparaturen oder ad-hoc-Instandsetzungen zulassen

- **Herausforderung:** Die EU Deforestation Regulation (EUDR) verpflichtet Unternehmen zur Erfüllung umfassender Sorgfalts- und Nachweispflichten. Bei Flugzeugersatzteilen führt dies insbesondere im Fall kurzfristiger, sicherheitsrelevanter Reparaturen und ungeplanter Instandhaltungsmaßnahmen zu erheblichem bürokratischem Aufwand. Da Ersatzteile häufig ad hoc und unter hohem Zeitdruck in entlegenen Regionen beschafft werden müssen, erschweren die EUDR-Anforderungen die Wiederherstellung der Lufttüchtigkeit und den Flugbetrieb unverhältnismäßig, ohne einen relevanten Beitrag zum Entwaldungsschutz zu leisten. Neben den Fluggesellschaften sind hiervon auch die Luftfahrtindustrie sowie öffentliche Einrichtungen wie die Luftwaffe oder Polizeihubschrauber betroffen.

- **Lösung:** Einführung einer Ausnahme von den EUDR-Sorgfalts- und Nachweispflichten für Flugzeugersatzteile und -komponenten, die im Rahmen von Reparaturen oder ungeplanten Instandhaltungsmaßnahmen beschafft werden müssen.

EU Deforestation Regulation: Mengenschwellen für Bestellungen einführen

- **Herausforderung:** Die EU Deforestation Regulation verpflichtet Unternehmen unabhängig von Auftragswert oder Produktmenge zur Erfüllung umfassender Sorgfalts- und Nachweispflichten. Dies führt insbesondere bei Kleinstmengen, etwa bei der Bestellung von Ersatzteilen für Flugzeuge, zu einem unverhältnismäßig hohen bürokratischen Aufwand. Darüber hinaus sehen die Berichtsportale ausschließlich Mengenvorgaben in Kilogramm vor, mit einer Mindestmenge. Viele kleine technischen Teile, beispielsweise kleine Gummidichtungen, können nicht sinnvoll in Masse oder Volumen gemessen werden.

- **Lösung:** Einführung einer angemessenen Mengenschwelle pro Jahr, unterhalb dieser keine Sorgfalts- und Berichtspflichten nach der EUDR greifen. Darüber hinaus sollten Angaben in Stückzahl ermöglicht werden, um die praktische Anwendbarkeit für die betroffenen Produktgruppen zu verbessern. Dadurch würde die Regulierung auf relevante Risiken fokussiert und unnötiger Verwaltungsaufwand vermieden.

Packaging and Packaging Waste Regulation[18]: Luftfahrtspezifische Anforderungen berücksichtigen und Bürokratie reduzieren

- **Herausforderung:** Viele Bordverpackungen müssen aufgrund von Sicherheits- und Hygienevorgaben (z. B. nach ICAO-, EASA- oder lebensmittelrechtlichen Anforderungen) versiegelt, durchsichtig oder als Einwegverpackungen ausgeführt sein. Strenge und international harmo-

[17] Regulation (EU) 2023/1115
[18] Regulation (EU) 2025/40

nisierte Vorgaben an Verpackungs- und Lade(hilfs)mittel gelten auch für den Bereich Luftfracht. Die Ladehilfsmittel sind Eigentum der Fluggesellschaften und werden während ihres gesamten Lebenszyklus in einem weltweiten System koordiniert und wiederverwendet, solange die Sicherheitsanforderungen dies zulassen. Danach werden sie vorschriftsmäßig entsorgt, recycelt oder upcycelt. Aktuell sind aber nur Luftfrachtcontainer vom Anwendungsbereich des PPWR ausgenommen. Ohne eine Harmonisierung der Vorgaben mit der Packaging and Packaging Waste Regulation drohen Zielkonflikte und regulatorische Unsicherheiten. Fragen stellen sich zum Beispiel in der Instandhaltung: Konzerninterne und standortübergreifende Transporte verpackter Komponenten können als Bereitstellung auf dem Markt eingeordnet werden, sobald sie in gekennzeichneten Mehrwegbehältern erfolgen, obwohl die Verpackungen ein geschlossenes, luftfahrtrechtlich zugelassenes Kreislaufsystem nicht verlassen. Hinzu kommen Erfüllungsaufwände durch Registrierungs- und Meldepflichten: Die Benennung von Bevollmächtigen in mehreren Mitgliedstaaten kann bereits durch einzelne Ersatzteillieferungen ausgelöst werden.

- **Lösung:** Harmonisierung und praxisnahe Ausgestaltung der PPWR mit luftfahrtspezifischen Vorschriften – insbesondere den Vorgaben von ICAO, EASA und im Bereich der Hygieneanforderungen im Flugverkehr (z. B. Versiegelung, Transparenz, Einwegpflichten) und Lade(hilfs)mitteln für Luftfrachtsendungen unter Berücksichtigung der Qualifizierungs- und Freigabeverfahren, die mit Änderungen an Verpackungen, Materialien oder Lieferketten verbunden sind, der besonderen Sicherheits-, Zulassungs- und Zertifizierungsanforderungen der Luft- und Raumfahrtindustrie, sowie Bürokratieabbau durch praxisnähere Ausgestaltung von Verpflichtungen. Bestehende Mehrweg- und Wiederverwendungssysteme sollten dabei nicht beeinträchtigt werden.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Lobbyregisternummer: R000534

EU Transparency Register: 1771817758-48

Redaktion

Uta Maria Pfeiffer
Co-Bereichsleiterin Energie, Mobilität und Umwelt
T: +49 30 2028 1436
u.pfeiffer@bdi.eu

Olivier Hummel
Senior Representative Energie, Mobilität und Umwelt
T: +32 2 792 1011
o.hummel@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 2353