



EUROPESE UNIE

HET EUROPEES PARLEMENT

DE RAAD

**Brussel, 20 september 2023
(OR. en)**

2021/0205 (COD)

PE-CONS 29/23

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

WETGEVINGSBESLUITEN EN ANDERE INSTRUMENTEN

Betreft: VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam
luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart)

VERORDENING (EU) 2023/...
VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van ...

inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer
(ReFuelEU Luchtvaart)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure²,

¹ PB C 105 van 4.3.2022, blz. 134.

² Standpunt van het Europees Parlement van 13 september 2023 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De voorbije decennia heeft het luchtvervoer, als een van de best presterende en meest dynamische economische sectoren van de Unie een cruciale rol gespeeld in de economie van de Unie en in het alledaagse leven van haar burgers. Luchtvervoer fungeert als een sterke motor achter economische groei, werkgelegenheid, handel en toerisme, zorgt voor connectiviteit en mobiliteit voor zowel bedrijven als burgers, en vormt een van de belangrijkste schakels tussen de ultraperifere gebieden en het vasteland, met name in de luchtvervoermarkt van de Unie. De groei in luchtvervoerdiensten heeft voor een veel betere connectiviteit gezorgd en is van vitaal belang voor de economie van de Unie, hetgeen zowel binnen de Unie, met name in perifere, ultraperifere, dunbevolkte en eilandgebieden, als met derde landen, de cohesie ten goede komt en helpt om regionale ongelijkheden te verminderen.

- (2) Sinds 2020 is luchtvervoer een van de sectoren die het zwaarst zijn getroffen door de COVID-19-crisis. Verwacht wordt dat het luchtverkeer zich in de komende jaren geleidelijk zal herstellen tot het niveau van voor de crisis. Volgens het scenario met de sterkste groei van de post-COVID-19-prognoses die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (International Civil Aviation Organisation – ICAO) heeft opgesteld, zou de groei van het passagiers- en vrachtverkeer in Europa tot 2050 oplopen tot respectievelijk 3,1 % en 2,4 % per jaar. Tegelijkertijd zijn de emissies van luchtvervoer sinds 1990 steeds toegenomen en zou die tendens zich opnieuw kunnen voordoen naarmate wij de pandemie achter ons laten. Het is dan ook absoluut noodzakelijk voorbereidingen te treffen voor de toekomst en de nodige aanpassingen door te voeren om een goed functionerende luchtvervoersector met een hoog niveau van connectiviteit, betaalbaarheid, veiligheid en beveiliging te garanderen, die volop bijdraagt aan het bereiken van de klimaatdoelstellingen van de Unie. De Unie heeft bij Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad¹ wettelijke verplichtingen vastgesteld om uiterlijk in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken en om de nettobroeikasgasemissies tussen nu en 2030 met ten minste 55 % te verlagen ten opzichte van 1990. Om dit te bereiken, moeten alle economische sectoren, met inbegrip van de vervoersector, snel stappen ondernemen om koolstofvrij te worden. Voor de luchtvervoersector vereist dit een sterke toename van de productie, het aanbod en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen.

¹ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 ("Europese klimaatwet") (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

- (3) Het functioneren van de luchtvervoersector van de Unie wordt bepaald door zijn grensoverschrijdend karakter binnen de Unie en door zijn mondiale dimensie. De luchtvervoermarkt is een van de sterkst geïntegreerde sectoren in de interne markt en wordt gereguleerd door uniforme markttoegangsregels en exploitatievoorwaarden. Het externe luchtvervoerbeleid van de Unie is gebaseerd op regels die op mondiaal niveau worden vastgesteld door de ICAO, en in uitgebreide multilaterale of bilaterale overeenkomsten tussen de Unie of haar lidstaten en derde landen. Daarom is het belangrijk dat de Unie de inspanningen op internationaal, multilateraal en bilateraal niveau ondersteunt om te ijveren voor een hoog ambitieniveau en sterke convergentie bij de invoering van duurzame luchtvaartbrandstoffen en tegelijk voor een internationaal gelijk speelveld zorgt.
- (4) De luchtvervoermarkt is onderhevig aan sterke concurrentie tussen marktdeelnemers, wereldwijd en in de hele Unie, voor wie een gelijk speelveld onontbeerlijk is. De stabiliteit en het succes van de luchtvervoermarkt en de deelnemers aan die markt is afhankelijk van een duidelijk en geharmoniseerd beleidskader waarbij luchtvaartuigexploitanten, luchthavens en andere spelers in de luchtvaartwereld hun activiteiten kunnen verrichten op basis van gelijke regels en kansen, wat voor een levendige sector en arbeidskansen zorgt. Vluchten binnen de Unie maken overwegend deel uit van wereldwijde routes waarvoor de regels van de wereldwijde vervoermarkt gelden. Hetzelfde geldt voor routes tussen bestemmingen buiten de Unie via Europese luchthavens. Bij eventuele marktverstoringen lopen luchtvaartuigexploitanten of luchthavens het risico te worden benadeeld ten opzichte van interne of externe concurrenten. Dit kan het concurrentievermogen van de luchtvervoersector schaden, waardoor luchtvervoerbedrijven en banen in gevaar komen, en kan leiden tot verlies aan luchtconnectiviteit en vervoerkeuzen voor burgers en bedrijven.

- (5) Het is met name belangrijk in de hele luchtvervoermarkt van de Unie te zorgen voor een gelijk speelveld op het gebied van luchtvaartbrandstof – die een aanzienlijk aandeel van de kosten van luchtvaartuigexploitanten vertegenwoordigt – en tegelijkertijd het koolstofvrij maken van het luchtvervoer te bevorderen door het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen aan te moedigen. Schommelingen in prijzen van luchtvaartbrandstoffen kunnen gevolgen hebben voor de economische prestaties van luchtvaartuigexploitanten en een negatieve impact hebben op de mededinging. Een stijging van de prijzen voor luchtvaartbrandstoffen die zich onmiddellijk vertaalt in hogere tarieven voor de consument, zou de connectiviteit van regio's, de bewegingsvrijheid van burgers, het concurrentievermogen van de luchtvervoersector en ook de mobiliteit schaden. Verschillen in de prijs van luchtvaartbrandstof tussen Unieluchthavens onderling of tussen Unie- en niet-Unieluchthavens kunnen luchtvaartuigexploitanten ertoe aanzetten hun tankstrategieën om economische redenen aan te passen. Brandstoftankering leidt tot een toename in het brandstofverbruik van luchtvaartuigen en tot onnodige broeikasgasemissies. Brandstoftankering door luchtvaartuigexploitanten ondermijnt derhalve de inspanningen van de Unie om het milieu te beschermen. Sommige luchtvaartuigexploitanten genieten voordelige brandstofprijzen in hun thuisbasis, wat hun een concurrentievoordeel oplevert ten opzichte van andere luchtvaartuigexploitanten die op vergelijkbare routes actief zijn. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor het concurrentievermogen van de luchtvervoersector, wat marktverstoringen veroorzaakt, en ten koste gaan van de connectiviteit. Deze verordening moet in maatregelen voorzien om dergelijke praktijken te voorkomen, zodat onnodige milieuschade wordt vermeden en de voorwaarden voor eerlijke concurrentie op de luchtvervoermarkt van de Unie worden hersteld en behouden.

- (6) Duurzame ontwikkeling is een van de belangrijkste doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Deze vereist een geïntegreerde aanpak om de doeltreffende werking van de vervoersystemen van de Unie te garanderen, waarbij rekening wordt gehouden met sociale normen en milieudoelstellingen. De duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer vereist de invoering van maatregelen, waaronder economische instrumenten, om de koolstofemissies van luchtvaartuigen die vanaf in de Unie gelegen luchthavens vertrekken, te verlagen en een markt voor de productie en levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen te ontwikkelen. Dergelijke maatregelen kunnen bijdragen tot het bereiken van de klimaatdoelstellingen van de Unie voor 2030 en 2050.
- (7) De mededeling van de Commissie van 9 december 2020 “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst” bevat een stappenplan voor de groene en digitale transformatie van het vervoersysteem van de Unie en om dit systeem veerkrachtiger te maken. Het koolstofvrij maken van de luchtvervoersector is een noodzakelijk en uitdagend proces, vooral op korte termijn. Mede dankzij technologische ontwikkelingen en een duidelijk engagement van de luchtvaartsector in het kader van Europese en nationale onderzoeks- en innovatieprogramma's, konden de emissies in de voorbije decennia aanzienlijk worden teruggedrongen. De daling van de luchtvaartemissies werd echter tenietgedaan door de mondiale groei van het luchtverkeer. Nieuwe technologieën, waaronder de ontwikkeling van emissievrije door elektriciteit of waterstof aangedreven luchtvaartuigen, zullen er de komende decennia wellicht voor zorgen dat korte vluchten minder afhankelijk worden van fossiele energie, en kunnen op middellange en lange termijn een belangrijke rol spelen in de commerciële luchtvaart. Duurzame luchtvaartbrandstoffenvormen een veelbelovende oplossing om ook langere vluchten in de nabije toekomst en op de middellange en lange termijn in aanzienlijke mate koolstofvrij te maken. Dit potentieel blijft op dit ogenblik echter grotendeels onbenut en moet worden ondersteund.

- (8) Het beginsel “energie-efficiëntie eerst” wordt in de luchtvervoersector toegepast. De uitrol van energie-efficiëntere motoren helpt om de ecologische voetafdruk van vluchten te reduceren en duurzame luchtvaartbrandstoffen efficiënter te gebruiken.
- (9) Duurzame luchtvaartbrandstoffen zijn luchtvaartbrandstoffen die vloeibare drop-inbrandstoffen bevatten die volledig fungibel zijn met conventionele luchtvaartbrandstof en compatibel zijn met bestaande luchtvaartuigmotoren. Verscheidene productiemethoden voor duurzame luchtvaartbrandstoffen zijn reeds wereldwijd gecertificeerd voor gebruik in de civiele of militaire luchtvaart. Duurzame luchtvaartbrandstoffen zijn technologisch klaar om al op zeer korte termijn een belangrijke rol te spelen bij het beperken van de emissies van het luchtvervoer. Verwacht wordt dat zij op middellange en lange termijn een groot aandeel van de luchtvaartbrandstofmix zullen vertegenwoordigen. Aan de hand van passende internationale brandstofnormen en ondersteuning bij de opstelling van die normen kunnen duurzame luchtvaartbrandstoffen bijdragen tot het verlagen van het aromatische gehalte van de luchtvaartbrandstof die als eindproduct door luchtvaartuigexploitanten wordt gebruikt, wat niet-CO₂-emissies helpt beperken. Andere luchtvaartbrandstoffen, zoals elektriciteit of waterstof, zijn veelbelovende technologieën en zullen naar verwachting geleidelijk bijdragen aan de decarbonisatie van het luchtvervoer, te beginnen bij korteafstandsvluchten. Deze verordening kan de wetenschappelijke ontwikkeling en toepassing van die technologieën bevorderen en commerciële innovatie in verband met die technologieën stimuleren door marktdeelnemers de mogelijkheid te bieden die technologieën in overweging te nemen zodra zij volwassen zijn en commercieel beschikbaar worden. Zij zal ook de marktzekerheid en voorspelbaarheid vergroten en de nodige investeringen in die nieuwe technologieën stimuleren.

- (10) De geleidelijke invoering van duurzame luchtvaartbrandstoffen op de luchtvervoermarkt van de Unie zal extra kosten voor luchtvaartmaatschappijen met zich meebrengen, aangezien de productie van dergelijke brandstoffen op dit ogenblik duurder is dan die van conventionele luchtvaartbrandstoffen. Naar verwachting zal dit de reeds bestaande problemen in verband met een gelijk speelveld op de markt voor luchtvaartbrandstoffen nog versterken, en nog meer verstoringen veroorzaken tussen luchtvaartuigexploitanten en luchthavens, ook in het kader van de invoering door de Unie en haar lidstaten van de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart van de ICAO (“Corsia”), overeenkomstig Besluit (EU) 2020/954 van de Raad¹ en van het EU-emissiehandelssysteem (“EU-ETS”), dat is vastgesteld bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad², zoals gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2023/958 van het Europees Parlement en de Raad³. De beschikbaarheid van grondstoffen en de productiecapaciteit voor duurzame luchtvaartbrandstoffen zijn beperkt. Sterkere concurrentie om schaarse grondstoffen kan tot aanbodtekorten en marktverstoringen leiden en daardoor het concurrentievermogen van de luchtvaartsector als geheel schaden. Deze verordening moet voorzien in maatregelen om te voorkomen dat de invoering van duurzame luchtvaartbrandstoffen het concurrentievermogen van de luchtvaartsector aantast door geharmoniseerde eisen vast te stellen voor de hele Unie.

¹ Besluit (EU) 2020/954 van de Raad van 25 juni 2020 over het namens de Europese Unie in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in te nemen standpunt over kennisgeving van vrijwillige deelname aan de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) vanaf 1 januari 2021, en over de optie die wordt gekozen voor de berekening van de compensatievereisten die in de periode 2021-2023 van toepassing zijn op de luchtvaartmaatschappijen (PB L 212 van 3.7.2020, blz. 14).

² Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

³ Richtlijn (EU) 2023/958 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG wat betreft de bijdrage van de luchtvaart aan de emissiereductiedoelstelling van de Unie voor de hele economie en de passende toepassing van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 115).

- (11) Op mondiaal niveau worden duurzame luchtvaartbrandstoffen gereguleerd en gedefinieerd door de ICAO, de organisatie waarbinnen landen afspraken maken over gedetailleerde eisen inzake de duurzaamheid, traceerbaarheid en registratie van gecertificeerde trajecten inzake duurzame luchtvaartbrandstoffen voor gebruik op vluchten die onder Corsia vallen. Hoewel Corsia stimulansen bevat en duurzame luchtvaartbrandstoffen worden beschouwd als een integrale pijler van de inspanningen om de door de ICAO tijdens zijn 41^e bijeenkomst in oktober 2022 goedgekeurde langetermijndoelstelling (*Long-Term Aspirational Goal – LTAG*) om in de internationale luchtvaart in 2050 koolstofneutraliteit te bereiken, is het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op dit moment niet verplicht voor internationale vluchten. Uitgebreide multilaterale of bilaterale luchtvervoerovereenkomsten tussen de Unie of haar lidstaten en derde landen bevatten meestal bepalingen inzake milieubescherming. Voorlopig leggen dergelijke bepalingen aan de overeenkomstsluitende partijen echter geen bindende eisen inzake het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op.

- (12) Ter voorkoming van concurrentievervalsingen op de mondiale luchtvervoermarkt, die zouden kunnen leiden tot het verlies van verkeersstromen via Unieluchthavens en tot koolstoflekkage, en om een mondiale markt voor duurzame luchtvaartbrandstoffen tot stand te brengen, moet de Unie wereldwijd de toon zetten bij de verschuiving naar het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen, internationale onderhandelingen op gang brengen om de definities en normen van duurzame luchtvaartbrandstoffen te harmoniseren, en internationale convergentie van de regels inzake de productie, het gebruik en de toename van duurzame luchtvaartbrandstoffen bevorderen. De Commissie en de lidstaten moeten de inspanningen van de ICAO om een ambitieus mondiaal kader voor de productie en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen te ontwikkelen ondersteunen. Voorts moet de Commissie regelmatig beoordelen of de bepalingen van deze verordening een negatief effect hebben op de werking van de luchtvervoermarkt van de Unie, het concurrentievermogen van de sector, het internationale gelijke speelveld met betrekking tot luchtvaartmaatschappijen en luchthavenhubs en mogelijke herroutering die tot koolstoflekkage leidt, en, in voorkomend geval, corrigerende maatregelen voorstellen om die negatieve effecten aan te pakken.

- (13) Op Unieniveau zijn algemene regels inzake hernieuwbare energie voor de vervoersector vastgesteld bij Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad¹. In het verleden is gebleken dat dergelijke horizontale sectoroverschrijdende regelgevingskaders niet doeltreffend zijn om een verschuiving van fossiele brandstoffen naar duurzame luchtvaartbrandstoffen tot stand te brengen. Bij Richtlijn (EU) 2018/2001 en haar voorganger zijn overkoepelende doelstellingen vastgesteld om hernieuwbare brandstoffen te leveren aan alle vervoerwijzen. Aangezien de luchtvaart enerzijds een relatief kleine markt is waarvoor de productie van hernieuwbare brandstoffen duurder is dan voor andere vervoerwijzen en anderzijds binnen een zeer concurrerende en sterk geïntegreerde luchtvervoermarkt van de Unie functioneert, moet dit regelgevingskader worden aangevuld met luchtvaartspecifieke maatregelen om de uitrol van duurzame luchtvaartbrandstoffen te stimuleren. Voorts bestaat het risico dat nationaal recht ter omzetting van Richtlijn (EU) 2018/2001 een aanzienlijke versnippering van de luchtvervoermarkt van de Unie teweegbrengt, waarbij de nationale regels inzake duurzame luchtvaartbrandstoffen sterk uiteenlopende streefwaarden zouden bevatten. Dit zou de problemen in verband met een gelijk speelveld in het luchtvervoer wellicht nog groter maken.

¹ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82)

- (14) Er moeten dan ook uniforme regels voor de luchtvervoermarkt van de Unie worden vastgesteld, ter aanvulling van Richtlijn (EU) 2018/2001, teneinde de algemene doelstellingen te verwezenlijken door tegemoet te komen aan de specifieke behoeften en vereisten van de luchtvervoermarkt van de Unie en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen te bevorderen. De onderhavige verordening heeft met name tot doel een versnippering van de luchtvervoermarkt van de Unie te vermijden en mogelijke concurrentievervalsingen tussen marktdeelnemers of oneerlijke kostenvermindering door tankpraktijken van luchtvaartuigexploitanten te voorkomen en tegelijk de ontwikkeling van duurzame luchtvaartbrandstoffen in de Unie te bevorderen. Gerichte steun en financiering op Unie- en nationaal niveau, alsook publieke en private partnerschappen, kunnen deze verordening verder aanvullen om de beschikbaarheid en betaalbaarheid van duurzame luchtvaartbrandstoffen te verbeteren en het aanbod en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen te bevorderen. Bovendien mag deze verordening geen afbreuk doen aan de verplichtingen van Richtlijn (EU) 2018/2001. De lidstaten kunnen het gebruik van de onder deze verordening vallende brandstoffen claimen om de in die richtlijn vastgelegde doelstellingen en streefcijfers te halen, onder de voorwaarden en binnen de grenzen van die richtlijn.

- (15) Deze verordening heeft in eerste instantie tot doel een kader vast te stellen voor het herstel en behoud van een gelijk speelveld op de luchtvervoermarkt van de Unie wat het gebruik van luchtvaartbrandstoffen betreft. Een dergelijk kader moet voorkomen dat in de Unie uiteenlopende eisen ontstaan die aanzetten tot tankpraktijken die de concurrentie tussen luchtvaartuigexploitanten verstoren of sommige Unieluchthavens opzadelen met een concurrentienadeel ten opzichte van andere. In tweede instantie heeft ze tot doel robuuste regels voor de luchtvervoermarkt van de Unie vast te stellen om ervoor te zorgen dat het marktaandeel van duurzame luchtvaartbrandstoffen op Unieluchthavens geleidelijk kan worden verhoogd zonder nadelige effecten voor het concurrentievermogen van de interne luchtvervoermarkt van de Unie.
- (16) Het is van essentieel belang geharmoniseerde regels vast te stellen in de hele interne markt, die rechtstreeks en uniform van toepassing zijn op deelnemers aan de luchtvervoermarkt enerzijds, en deelnemers aan de markt voor luchtvaartbrandstoffen anderzijds. Het bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vastgestelde overkoepelende kader moet worden aangevuld door een *lex specialis* die van toepassing is op luchtvervoer. Het moet geleidelijk oplopende minimumpercentages voor de levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen bevatten. Die minimumpercentages moeten zorgvuldig worden vastgesteld, rekening houdend met de doelstellingen van een goed functionerende luchtvervoermarkt van de Unie, de noodzaak om de luchtvervoersector koolstofvrij te maken en de huidige stand van zaken in de sector voor duurzame luchtvaartbrandstoffen.

- (17) De onderhavige verordening moet van toepassing zijn op alle luchtvaartuigen in de civiele luchtvaart die commerciële vluchten uitvoeren. Ze mag niet van toepassing zijn op militaire luchtvaartuigen en op vluchten die uitsluitend worden gebruikt voor humanitaire operaties, al dan niet vrijwillige repatriërings- en terugkeeroperaties, met inbegrip van overnames, alsmede voor opsporings-, reddings-, rampenbestrijdings-, medische, douane-, politie- en brandbestrijdingsdoeleinden. Dergelijke vluchten zijn uitzonderlijk en kunnen niet altijd op dezelfde wijze als gewone commerciële vluchten worden gepland. Vanwege hun aard kunnen dergelijke vluchten niet altijd de verplichting uit hoofde van deze verordening nakomen, aangezien dit een onnodige belasting kan betekenen. Om een gelijk speelveld in de hele luchtvervoermarkt van de Unie tot stand te brengen, moet deze verordening betrekking hebben op een zo groot mogelijk aandeel van de commerciële vluchten vanaf luchthavens die op het grondgebied van de Unie zijn gelegen. Om de connectiviteit voor de burgers, bedrijven en regio's van de Unie te waarborgen, is het tegelijkertijd ook belangrijk dat er geen onnodige lasten worden opgelegd aan luchtvervoeractiviteiten op kleine luchthavens. Er moet een drempelwaarde van jaarlijks passagiers- en vrachtverkeer worden vastgesteld. De verordening is niet van toepassing op luchthavens die onder deze waarde blijven; de verordening moet echter betrekking hebben op minstens 95 % van het totale vertrekkende verkeer vanaf luchthavens die op het grondgebied van de Unie zijn gelegen. Om dezelfde redenen moet een drempelwaarde worden vastgesteld om luchtvaartuigexploitanten die een zeer beperkt aantal vluchten vanaf luchthavens op het grondgebied van de Unie uitvoeren, vrij te stellen van de toepassing van de verordening.

Om een hoger ambitieniveau te bereiken, moeten de lidstaten echter kunnen besluiten dat een luchthaven op hun grondgebied die de in deze verordening vastgelegde drempels niet haalt of die gelegen is in een ultraperifeer gebied in de zin van artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), onder deze verordening valt. Een op het grondgebied van de Unie gelegen luchthaven die de in deze verordening vastgelegde drempels niet haalt of die in een ultraperifeer gebied is gelegen, moet de respectieve bevoegde autoriteiten kunnen verzoeken om als een Unieluchthaven te worden behandeld en onder deze verordening te vallen. Bovendien moet een persoon die commerciële vluchten uitvoert die de in deze verordening vastgestelde drempels niet haalt, of een persoon die andere vluchten dan commerciële vluchten met luchtvaartturbinebrandstoffen uitvoert, ervoor kunnen opteren om voor de toepassing van deze verordening als luchtvaartuigexploitant te worden behandeld en derhalve onder deze verordening te vallen of om zijn niet-commerciële vluchten onder deze verordening te doen vallen.

- (18) In de internationale normen voor luchtvaartbrandstof wordt bepaald voor welke soorten conventionele luchtvaartbrandstoffen duurzame luchtvaartbrandstoffen kunnen worden bijgemengd of welke met duurzame luchtvaartbrandstoffen kunnen worden gemengd, hetgeen gevolgen heeft voor de toepasselijkheid van deze verordening met betrekking tot luchtvaartbrandstoffen. Bovendien bestrijkt de definitie van luchtvaartbrandstoffen alleen drop-inbrandstoffen en omvat zij derhalve waterstof noch elektriciteit die voor de aandrijving van vliegtuigen wordt gebruikt. Daarom gelden de verplichtingen voor leveranciers van luchtvaartbrandstof, Unieluchthavenbeheerders en luchtvaartuigexploitanten voor drop-inbrandstoffen wanneer naar luchtvaartbrandstoffen wordt verwezen, tenzij het om waterstof of elektriciteit gaat.
- (19) Het is van essentieel belang dat minder goed ontsloten Europese regio's zoals eilandgebieden en ultraperifere gebieden, die vaak zijn aangewezen op luchtvaart als enige verbindingsmogelijkheid, niet onevenredig getroffen worden door de verplichtingen in het kader van deze verordening en dat de toegang van deze regio's tot essentiële goederen en diensten verzekerd blijft. Om de luchtconnectiviteit van regio's met minder alternatieve vervoeropties te helpen waarborgen, moet aandacht worden besteed aan de mogelijke gevolgen van de bepalingen van deze verordening voor de betaalbaarheid, het concurrentievermogen en mogelijke prijsstijgingen op vliegroutes tussen afgelegen gebieden en andere gebieden van de Unie.

- (20) De ontwikkeling en uitrol van duurzame luchtvaartbrandstoffen met een groot potentieel op het gebied van duurzaamheid, commerciële wasdom en innovatie en groei om aan toekomstige behoeften te voldoen, moet worden aangemoedigd. Dit moet de totstandbrenging van een innoverende en concurrerende markt voor duurzame luchtvaartbrandstoffen ondersteunen en ervoor zorgen dat op korte en lange termijn voldoende duurzame luchtvaartbrandstoffen worden geleverd om bij te dragen tot de doelstellingen van de Unie inzake het koolstofvrij maken van het vervoer, en moet tegelijk ook de inspanningen van de Unie om een hoog niveau van milieubescherming te bereiken, versterken. De stimulansen die op grond van ander Unierecht worden geboden om het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in het vervoer aan te moedigen, zullen een positief effect hebben op het gebruik van die brandstoffen in de luchtvaart. Er is behoefte aan één duidelijk en robuust duurzaamheidskader om de spelers in de luchtvaart- en brandstofsector rechtszekerheid en continuïteit te bieden over de vraag of duurzame luchtvaartbrandstoffen in aanmerking komen in het kader van deze verordening. Daartoe moeten alle biobrandstoffen voor de luchtvaart die voldoen aan de criteria op het gebied van duurzaamheid en levenscyclusmissies van Richtlijn (EU) 2018/2001 en overeenkomstig die richtlijn zijn gecertificeerd, met uitzondering van biobrandstoffen die worden geproduceerd uit “voedsel- en voedergewassen” en bepaalde in artikel 4, lid 5, van deze verordening genoemde grondstoffen, synthetische luchtvaartbrandstoffen en luchtvaartbrandstoffen op basis van hergebruikte koolstof die voldoen aan de in die richtlijn bedoelde drempelwaarde voor de reductie van de levenscyclusmissies in aanmerking komen. In dat verband en om de samenhang met ander gerelateerd Uniebeleid te waarborgen, moet de subsidiabiliteit van biobrandstoffen voor de luchtvaart, synthetische brandstoffen voor de luchtvaart en luchtvaartbrandstoffen op basis van hergebruikte koolstof worden gebaseerd op de duurzaamheidscriteria en -drempels van Richtlijn (EU) 2018/2001.

Met name duurzame luchtvaartbrandstoffen die worden geproduceerd op basis van in deel B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen, zijn van essentieel belang, aangezien zij op dit ogenblik de meest commercieel volwassen technologie zijn om het luchtvervoer reeds op korte termijn koolstofvrij te maken. Het aandeel hernieuwbare brandstoffen dat wordt geproduceerd door middel van gecombineerde verwerking moet in aanmerking komen volgens de definitie van duurzame luchtvaartbrandstoffen, mits het hernieuwbare aandeel wordt geproduceerd uit in Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen, met uitzondering van biobrandstoffen die worden geproduceerd uit “voedsel- en voedergewassen” zoals gedefinieerd in die richtlijn, en bepaalde in artikel 4, lid 5, van deze verordening genoemde grondstoffen, bepaald in overeenstemming met de methode die moet worden vastgelegd in een op grond van Richtlijn (EU) 2018/2001 vast te stellen gedelegeerde verordening van de Commissie. Hernieuwbare waterstof voor de luchtvaart en koolstofarme luchtvaartbrandstoffen die ten minste hetzelfde niveau van levenscyclusemissiereducties opleveren als synthetische luchtvaartbrandstoffen kunnen een rol spelen bij de vervanging van conventionele luchtvaartbrandstoffen en de decarbonisatie van de luchtvaart ondersteunen en moeten daarom ook in het toepassingsgebied van deze verordening worden opgenomen.

- (21) Gezien het gebruik van grondstoffen voor cosmetica en diervoeders, mag het aandeel andere biobrandstoffen voor de luchtvaart dan geavanceerde biobrandstoffen zoals gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2018/2001 en andere biobrandstoffen dan biobrandstoffen die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij die richtlijn vermelde grondstoffen en die door elke luchtvaartbrandstofleverancier op Unieluchthavens worden geleverd, ten hoogste 3 % van de geleverde luchtvaartbrandstof bedragen om te voldoen aan het minimaal aandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen dat op grond van deze verordening op elke Unieluchthaven moet worden geleverd.
- (22) Een brede waaier aan in aanmerking komende grondstoffen is essentieel om het potentieel voor de opschaling van de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen op een betaalbare manier te maximaliseren en tegelijkertijd de duurzaamheid ervan te waarborgen. Deze verordening sluit bepaalde soorten grondstoffen uit, tenzij die grondstoffen in bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 zijn opgenomen en aan alle toepasselijke voorwaarden voldoen, voor zover in die bijlagen voorwaarden zijn opgenomen. De lijst van grondstoffen die op grond van deze verordening in aanmerking komen, mag niet statisch zijn, en moet door de tijd heen overeenkomstig die richtlijn met nieuwe grondstoffen worden aangevuld. Wijzigingen in de lijst van grondstoffen in bijlage IX bij die richtlijn, die aan de toepasselijke voorwaarden van die bijlage voldoen, moeten direct worden weerspiegeld in de lijst van brandstoffen die krachtens deze verordening in aanmerking komen voor de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen.

- (23) Om duurzaamheidsredenen mogen uit voedsel- en voedergewassen geproduceerde luchtvaartbrandstoffen, met inbegrip van biobrandstoffen met een hoog risico op indirecte veranderingen in landgebruik niet in aanmerking komen. Er doen zich met name indirecte veranderingen in landgebruik voor wanneer de traditionele teelt van gewassen voor de productie van levensmiddelen of diervoeders wordt vervangen door de teelt van gewassen voor biobrandstoffen. Een dergelijke extra vraag vergroot de druk op land en kan leiden tot uitbreiding van landbouwgrond naar gebieden met grote koolstofvoorraden, zoals bossen, waterrijke gebieden en veengebieden, met extra broeikasgasemissies en verlies van biodiversiteit tot gevolg. Uit onderzoek blijkt dat de omvang van het effect afhangt van verschillende factoren, waaronder de soort grondstof voor de productie van brandstof, het niveau van de extra vraag naar grondstoffen als gevolg van het gebruik van biobrandstoffen, en de mate waarin land met grote koolstofvoorraden wereldwijd wordt beschermd. De grootse risico's op indirecte veranderingen in landgebruik zijn vastgesteld voor biobrandstoffen die worden geproduceerd uit grondstoffen waarvoor een aanzienlijke uitbreiding van het productiegebied naar land met grote koolstofvoorraden wordt waargenomen. Uit voedsel- en voedergewassen geproduceerde biobrandstoffen mogen derhalve niet worden ondersteund. Deze aanpak ligt in de lijn van het beleid van de Unie en met name Richtlijn (EU) 2018/2001, dat het gebruik van dergelijke biobrandstoffen in het weg- en spoorvervoer beperkt omdat ze minder milieuvordelen en een lager broeikasgasreductiepotentieel hebben en aanleiding geven tot meer algemene bedenkingen omtrent de duurzaamheid ervan. Behalve de broeikasgasemissies die verband houden met indirecte veranderingen in landgebruik – die de emissiereductie bij individuele biobrandstoffen geheel of gedeeltelijk teniet kunnen doen – houden indirecte veranderingen in landgebruik ook risico's in voor de biodiversiteit.

Vooraf een eventuele grote uitbreiding van de productie als gevolg van een aanzienlijke toename van de vraag, vormt een ernstig risico op dit gebied. De vraag naar uit voedsel- en voedergewassen geproduceerde biobrandstoffen is momenteel verwaarloosbaar in de luchtvervoersector, aangezien meer dan 99 % van de gebruikte luchtvaartbrandstof van fossiele oorsprong is. Daarom moet worden vermeden dat een potentieel grote vraag naar uit voedsel- en voedergewassen geproduceerde biobrandstoffen ontstaat door stimulering van het gebruik ervan op grond van deze verordening. Het feit dat uit voedergewassen geproduceerde biobrandstoffen niet in aanmerking komen op grond van deze verordening verkleint ook het risico op vertraging van het koolstofvrij maken van het wegvervoer, omdat die anders het gevolg zou kunnen zijn van een verschuiving van uit voedergewassen geproduceerde biobrandstoffen van het wegvervoer naar de luchtvaart. Het is van essentieel belang dat deze verschuiving tot een minimum wordt beperkt, want het wegvervoer is nog steeds veruit de meest vervuilende vervoersector.

- (24) Nauwkeurige en juiste informatie over de kenmerken van duurzame luchtvaartbrandstoffen is van groot belang voor de goede werking van deze verordening. Om het vertrouwen van de consument te bevorderen en transparantie en traceerbaarheid te waarborgen, moeten luchtvaartbrandstofleveranciers verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van juiste informatie over de (duurzaamheids)kenmerken van de geleverde duurzame luchtvaartbrandstoffen en de oorsprong van de grondstoffen die bij de productie van de duurzame luchtvaartbrandstoffen zijn gebruikt. Die informatie moet worden opgenomen in de overeenkomstig Richtlijn (EU) 2018/2001 opgezette Uniedatabank.
- Luchtvaartbrandstofleveranciers die misleidende of onjuiste informatie blijken te hebben verstrekt over de kenmerken of de oorsprong van de door hen geleverde duurzame luchtvaartbrandstoffen, moet een sanctie worden opgelegd. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat luchtvaartbrandstofleveranciers tijdig nauwkeurige informatie invoeren in de Uniedatabank en dat die informatie wordt geverifieerd en gecontroleerd. Om mogelijke fraude tegen te gaan, onder meer met betrekking tot de grondstoffen die nodig zijn voor de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen die van buiten de Unie worden ingevoerd, is het noodzakelijk dat de lidstaten, in samenwerking met de bevoegde instanties van de Unie, het controlemechanisme voor transporten versterken, onder meer door inspecties ter plaatse uit te voeren, overeenkomstig de toepasselijke Unieregelgeving. In dit verband heeft de Commissie overeenkomstig Richtlijn (EU) 2018/2001 uitvoeringsvoorschriften betreffende duurzaamheids certificering vastgesteld om de regels inzake betrouwbaarheid, transparantie en onafhankelijke controle en inzake samenwerking tussen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten bij het toezicht op de controle verder te harmoniseren en te versterken.

(25) De onderhavige verordening moet tot doel hebben ervoor te zorgen dat luchtvaartuigexploitanten kunnen concurreren op basis van gelijke kansen wat de toegang tot duurzame luchtvaartbrandstoffen betreft. Om verstoringen van de Unieluchtvaartmarkt te vermijden, moet op alle Unieluchthavens een uniform minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen worden geleverd. Het staat de markt vrij grotere hoeveelheden duurzame luchtvaartbrandstoffen te leveren en te gebruiken, maar deze verordening moet ervoor zorgen dat het verplichte minimumpercentage duurzame luchtvaartbrandstoffen identiek is voor alle Unieluchthavens. Om voor duidelijkheid en rechtszekerheid te zorgen en zo de ontwikkeling en uitrol te bevorderen van de meest duurzame en innoverende technologieën op het gebied van luchtvaartbrandstoffen die het groeipotentieel hebben om tegemoet te komen aan toekomstige behoeften, moeten in deze verordening minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen, met inbegrip van synthetische luchtvaartbrandstoffen, worden vastgesteld die in de loop van de tijd geleidelijk worden verhoogd. Gezien het aanzienlijke decarbonisatiepotentieel en de huidige geraamde productiekosten van die luchtvaartbrandstoffen, moeten specifieke minimumpercentages voor synthetische luchtvaartbrandstoffen als onderdeel van het minimumpercentage duurzame luchtvaartbrandstoffen worden vastgesteld. Wanneer synthetische luchtvaartbrandstoffen worden geproduceerd met hernieuwbare elektriciteit en rechtstreeks uit de lucht afgevangen koolstof, kan de potentiële emissiebeperking in vergelijking met fossiele luchtvaartbrandstof oplopen tot maar liefst 100 %. In vergelijking met andere typen duurzame luchtvaartbrandstoffen hebben ze ook aanzienlijke voordelen wat de hulpbronnefficiëntie van het productieproces betreft (met name waterverbruik). De productiekosten van synthetische luchtvaartbrandstoffen worden momenteel echter geraamd op drie tot zes keer de marktprijs van conventionele luchtvaartbrandstof. Daarom moeten in de verordening specifieke minimumpercentages voor deze technologie worden opgenomen.

- (26) Terwijl de lidstaten zorgen voor de naleving van deze geharmoniseerde eisen van de Unie inzake de levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen kunnen zij ondersteunende beleidsmaatregelen en initiatieven nemen om de productie en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen, waaronder synthetische luchtvaartbrandstoffen, te bevorderen. Die beleidsmaatregelen en initiatieven moeten transparant, niet-discriminerend, evenredig en van algemene aard zijn en open staan voor alle ondernemingen. Deze verordening mag de lidstaten niet beletten buiten het toepassingsgebied van deze verordening specifieke maatregelen te nemen om het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen te faciliteren of de luchtvaartsector koolstofvrij te maken.

(27) Door het ontbreken van gemeenschappelijke methoden, criteria en indicatoren die adequaat zijn gecertificeerd, gerapporteerd en gemonitord, kunnen luchtvaartuigexploitanten claimen dat hun vluchten bepaalde emissieprestatieniveaus halen, zonder dat deze onderling kunnen worden vergeleken. Passagiers moeten kunnen vertrouwen op de informatie van luchtvaartuigexploitanten over de duurzaamheid van de gebruikte luchtvaartbrandstoffen en de duurzaamheid van vluchten, zodat ze bij het vergelijken van de door luchtvaartuigexploitanten aangeboden vluchtopties, al dan niet met een overstap, geïnformeerde keuzes kunnen maken. Om consumenten in staat te stellen een geïnformeerde keuze te maken, is er behoefte aan meer degelijke, betrouwbare, onafhankelijke en geharmoniseerde informatie over het milieueffect van vluchten. Daarom moeten de criteria en indicatoren worden vastgesteld die exploitanten gebruiken om de emissieprestaties van hun vluchten bekend te maken in het kader van een vrijwillig gemeenschappelijk milieulabel (het “label”). Ze moeten gemakkelijk kunnen worden bijgewerkt om gelijke tred te houden met technologische veranderingen en internationale en Europese normen. Aangezien sommige gegevens die nodig zijn om het niveau en de kwaliteit van de gebruikte duurzame luchtvaartbrandstoffen te berekenen en andere criteria om de duurzaamheidsprestaties van een vlucht te meten commercieel gevoelig kunnen zijn, is het evenzeer noodzakelijk dat een onafhankelijk orgaan de rapporten van de luchtvaartuigexploitanten centraal beheert, hun gegevens monitort, de nauwkeurigheid ervan certificeert en een label op het passende niveau toekent. Gezien het dynamische karakter van de door luchtvaartuigexploitanten verstrekte gegevens moet het label periodiek worden gecontroleerd en gevalideerd, bijvoorbeeld aan het einde van elk IATA-seizoen. Indien nodig kunnen die gegevens gebaseerd worden op schattingen zoals de gemiddelde bezettingsgraad voor een bepaalde vlucht, route en seizoen. Aangezien het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (“het Agentschap”) uit hoofde van deze verordening bepaalde monitoring- en rapportageverplichtingen moet nakomen, moet het Agentschap als orgaan van de Unie de verantwoordelijkheid krijgen voor de invoering van het label. Daarom moeten de voorwaarden worden bepaald voor de toekenning van het label om de milieuprestaties van de luchtvaart te meten en, om ervoor te zorgen dat die voorwaarden worden nageleefd, moet het Agentschap de taak krijgen die periodiek te evalueren.

(28) Wanneer duurzame luchtvaartbrandstoffen op Unieluchthavens worden ingevoerd en het gebruik ervan geleidelijk wordt opgevoerd, zouden brandstoftankeringpraktijken door de stijgende kosten voor luchtvaartbrandstof nog op de spits kunnen worden gedreven. Tankeringpraktijken zijn niet duurzaam en moeten worden vermeden omdat ze de inspanningen van de Unie om de milieueffecten van het vervoer te beperken, ondermijnen. Ze zijn ook in strijd met de decarbonisatiedoelstellingen van de luchtvaart, want hoe meer een luchtvaartuig weegt, des te hoger zijn het brandstofverbruik en de bijbehorende emissies van een bepaalde vlucht. Tankeringpraktijken vormen ook een risico voor het gelijk speelveld in de Unie tussen luchtvaartuigexploitanten en tussen luchthavens. Daarom moet deze verordening luchtvaartuigexploitanten verplichten te tanken voordat ze van een Unieluchthaven vertrekken. De hoeveelheid brandstof die vóór vertrek wordt getankt op een in de Unie gelegen luchthaven, moet in verhouding staan tot de hoeveelheid brandstof die nodig is om de vertrekkende vluchten vanaf die luchthaven uit te voeren. Die eis zorgt ervoor dat in de hele Unie gelijke voorwaarden gelden voor luchtvaartuigexploitanten uit de Unie en buitenlandse exploitanten en dat tegelijk een hoog niveau van milieubescherming wordt gewaarborgd. Aangezien de verordening geen maximumaandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen voorschrijft, mogen luchtvaartuigexploitanten en luchtvaartbrandstofleveranciers een ambitieuzer milieubeleid voeren, waarbij in hun volledige exploitatienetwerk meer duurzame luchtvaartbrandstoffen worden geleverd en gebruikt en brandstoftankering wordt vermeden. In deze verordening moet echter ook rekening worden gehouden met het feit dat brandstoftankering soms plaatsvindt om te voldoen aan de veiligheidsregels op grond van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie¹ en in dergelijke gevallen om veiligheidsredenen gerechtvaardigd is.

¹ Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchttuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn als de luchthaven van bestemming met brandstoftekorten of brandstofverontreiniging kampt, bevestigd door een NOTAM (Notice to Airmen or Notice to Air Missions). Bovendien kan brandstoftankering het gevolg zijn van specifieke operationele moeilijkheden voor sommige vliegtuigexploitanten op sommige luchthavens, onder meer in de vorm van onevenredig langere omdraaitijden van vliegtuigen of een verminderde luchthavencapaciteit op piekmomenten. De Commissie en het Agentschap moeten gerapporteerde gevallen van brandstoftankering en de daaraan ten grondslag liggende redenen daarom nauwlettend monitoren, evalueren en analyseren en zo nodig wetgevingsvoorstellen tot wijziging van deze verordening indienen. Dit doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de mededingingsautoriteiten van de Commissie en de lidstaten op grond van de artikelen 101 en 102 VWEU om concurrentieverstorende gedragingen van marktdeelnemers te onderzoeken en te bestraffen om de goede werking van de markt voor duurzame luchtvaartbrandstoffen te beschermen, met name wanneer informatie in de Uniedatabank en andere aan de bevoegde autoriteiten gerapporteerde gegevens mededingingsverstoringe praktijken aan het licht brengen.

- (29) Deze verordening moet echter voorzien in de mogelijkheid om luchtvaartuigexploitanten voor een beperkte periode vrij te stellen van de verplichting om vóór vertrek te tanken op specifieke routes die vertrekken vanaf Unieluchthavens, indien die luchtvaartuigexploitanten kunnen aantonen dat zij bij het tanken van luchtvaartuigen op een bepaalde Unieluchthaven ernstige en terugkerende operationele moeilijkheden ondervinden die hen beletten om binnen een redelijke termijn terugvluchten uit te voeren, wat gevolgen kan hebben voor de connectiviteit van met name perifere regio's, of in geval van structurele problemen met de brandstofvoorziening die leiden tot aanzienlijk hogere brandstofprijzen dan de gemiddelde prijzen voor vergelijkbare soorten brandstoffen in andere Unieluchthavens. De aanzienlijk hogere prijzen op de Unieluchthaven in kwestie mogen niet in de eerste plaats te wijten zijn aan het hogere gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op die Unieluchthaven.
- (30) De verdere invoering van duurzame luchtvaartbrandstoffen, die doorgaans een lager aromatisch en zwavelgehalte hebben, zal bijdragen aan het verminderen van de niet-CO₂-klimaat effecten. Een verdere verlaging van het aromatische gehalte en het zwavelgehalte in luchtvaartbrandstoffen kan de vorming van condensatiestrepen en cirruswolken verminderen, de luchtkwaliteit op en rond luchthavens ten goede komen en de kwaliteit van de brandstof ten behoeve van luchtvaartmaatschappijen verbeteren, dankzij de hoge energiedichtheid en de lagere onderhoudskosten als gevolg van lagere roetniveaus. Voorts moet rekening worden gehouden met de onderlinge afhankelijkheid tussen CO₂- en niet-CO₂-emissies. Het aromatische gehalte in luchtvaartbrandstoffen moet echter worden verlaagd met inachtneming van de internationale regels inzake brandstofveiligheid, zonder afbreuk te doen aan een internationaal gelijk speelveld. Daarom moeten luchtvaartbrandstofleveranciers aan het Agentschap en de bevoegde autoriteiten rapporteren over het gehalte aan aromaten, naftalenen en zwavel van de geleverde luchtvaartbrandstoffen. Bij het rapporteren van die informatie zouden luchtvaartbrandstofleveranciers zich kunnen baseren op door brandstofproducenten en mengers verstrekte certificaten inzake de kwaliteit van brandstof die voldoen aan de internationale brandstofkwaliteitsnormen.

- (31) Bovenop de effecten op klimaatverandering, zijn conventionele luchtvaartbrandstoffen ook schadelijk voor de luchtkwaliteit. Een groter gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen kan bijdragen aan een betere luchtkwaliteit.
- (32) Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat de beheerders van onder deze verordening vallende Unieluchthavens de nodige maatregelen nemen om de toegang voor luchtvaartuigexploitanten tot luchtvaartbrandstoffen die duurzame luchtvaartbrandstoffen bevatten te faciliteren, teneinde het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen niet in de weg te staan. Indien nodig moeten de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de Unieluchthaven is gelegen, kunnen verlangen dat de Unieluchthavenbeheerder de nodige informatie verstrekt over de naleving van deze verordening op het gebied van de naadloze distributie van en het bijtanken met duurzame luchtvaartbrandstoffen door luchtvaartuigexploitanten. De bevoegde autoriteiten vervullen de rol van gemeenschappelijk aanspreekpunt voor Unieluchthavenbeheerders en luchtvaartuigexploitanten die technische verduidelijking nodig hebben met betrekking tot de beschikbaarheid van brandstofinfrastructuur. Wanneer elektrische of door waterstof aangedreven luchtvaartuigen volwassen en commercieel beschikbaar worden en wanneer het passend is, moeten onder deze verordening vallende Unieluchthavenbeheerders, luchtvaartbrandstofleveranciers en brandstofafhandelaars alle nodige maatregelen nemen om samen te werken en de toegang tot passende infrastructuur faciliteren om luchtvaartuigen op te laden met elektriciteit of bij te tanken met waterstof, overeenkomstig het respectieve nationale beleidskader voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

- (33) Op talrijke Unieluchthavens verloopt de bevoorrading met luchtvaartbrandstoffen hoofdzakelijk via pijpleidingen van raffinaderijen of mengstations voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Daarom is het belangrijk dat de instanties die verantwoordelijk zijn voor die pijpleidingen samenwerken en alle nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat luchtvaartbrandstofleveranciers te allen tijde en continu toegang hebben tot civiele infrastructuur voor het vervoer van luchtvaartbrandstof om zowel conventionele luchtvaartbrandstoffen als duurzame luchtvaartbrandstoffen bevatten, te leveren.
- (34) Luchtvaartuigexploitanten moeten worden verplicht om jaarlijks aan hun respectieve bevoegde autoriteiten of het Agentschap te rapporteren over hun aankopen van duurzame luchtvaartbrandstoffen en over de kenmerken daarvan. Voor elke aankoop en elk type duurzame luchtvaartbrandstof moet informatie worden verstrekt over de kenmerken en oorsprong van de grondstoffen, het omzettingsproces en de levenscyclusemissies.
- (35) Luchtvaartuigexploitanten moeten worden verplicht om jaarlijks te rapporteren over de hoeveelheid luchtvaartbrandstof die zij werkelijk hebben getankt per Unieluchthaven, met inbegrip van de naleving van regels inzake brandstofveiligheid, teneinde aan te tonen dat geen ongerechtvaardigde brandstoftankering heeft plaatsgevonden. Die rapporten moeten worden geverifieerd door onafhankelijke verificateurs en aan de bevoegde autoriteit(en) en het Agentschap worden toegezonden voor monitoring en nalevingscontrole. Onafhankelijke verificateurs moeten met gebruikmaking van een door de Commissie goedgekeurd instrument de juistheid van de door de luchtvaartuigexploitanten gemelde vereiste jaarlijkse luchtvaartbrandstof bepalen.

- (36) Onverminderd de door luchtvaartbrandstofleveranciers overeenkomstig Richtlijn (EU) 2018/2001 en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/996 van de Commissie¹ geregistreerde gegevens, moeten luchtvaartbrandstofleveranciers worden verplicht om jaarlijks in de bovengenoemde richtlijn vermelde Uniedatabank verslag uit te brengen over hun luchtvaartbrandstofleveringen, met inbegrip van duurzame luchtvaartbrandstoffen en de kenmerken daarvan. Er moet informatie worden verstrekt over de kenmerken en oorsprong van de grondstoffen, de omzettingsprocessen en de levenscyclus emissies van de geleverde duurzame luchtvaartbrandstoffen. De informatie over de kenmerken van duurzame luchtvaartbrandstoffen omvat het soort product en de gebruikte grondstoffen en andere duurzaamheidskenmerken die vereist zijn om aan te tonen dat duurzame luchtvaartbrandstoffen aan de duurzaamheidscriteria van Richtlijn (EU) 2018/2001 voldoen.
- (37) De lidstaten moeten de bevoegde autoriteit(en) aanwijzen die verantwoordelijk is/zijn voor het doen naleven van deze verordening door luchtvaartuigexploitanten, Unieluchthavenbeheerders en luchtvaartbrandstofleveranciers. In deze verordening moeten de regels voor de toewijzing van luchtvaartuigexploitanten, Unieluchthavenbeheerders en luchtvaartbrandstofleveranciers aan bevoegde autoriteiten worden vastgesteld. Het Agentschap moet de bevoegde autoriteiten geaggregeerde gegevens sturen voor de luchtvaartuigexploitanten en de luchtvaartbrandstofleveranciers voor wie zij bevoegd zijn. Voor zover mogelijk moet het aggregatieniveau de bevoegde autoriteiten in staat stellen die geaggregeerde gegevens te vergelijken met andere gegevensbronnen.

¹ Uitvoeringsverordening (EU) 2022/996 van de Commissie van 14 juni 2022 betreffende de voorschriften om de duurzaamheids- en broeikasgasemissiereductiecriteria alsmede de criteria inzake laag risico op indirecte veranderingen in landgebruik te controleren (PB L 168 van 27.6.2022, blz. 1).

- (38) Het Agentschap moet jaarlijks een technisch rapport publiceren en toezenden aan het Europees Parlement en de Raad. Het is noodzakelijk om een duidelijk beeld te geven van de toepassing van deze verordening, van de aankoop en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen in de Unie en in relevante derde landen, van de marktsituatie, met inbegrip van informatie over de ontwikkeling van het prijsverschil tussen duurzame luchtvaartbrandstoffen en fossiele brandstoffen en van de samenstelling van luchtvaartbrandstof.
- (39) Zonder aanvullende procedures is het onmogelijk om precies na te gaan of luchtvaartuigexploitanten het aandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen ook daadwerkelijk hebben getankt op specifieke Unieluchthavens. Daarom moeten luchtvaartuigexploitanten toestemming krijgen om over hun gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen te rapporteren op basis van aankoopbewijzen. Luchtvaartuigexploitanten hebben het recht om van de luchtvaartbrandstofleverancier de informatie te krijgen die nodig is om de aankoop van duurzame luchtvaartbrandstoffen te melden. Het gebruik van het massabalanssysteem als bedoeld in Richtlijn (EU) 2018/2001 heeft tot doel de traceerbaarheid van luchtvaartbrandstoffen te waarborgen, en luchtvaartbrandstofleveranciers mogen de naleving van deze verordening aantonen door gebruik te maken van een massabalanssysteem, ook als dat systeem tussen twee of meer lidstaten wordt gedeeld.

- (40) De invoering in de Unie van een verplichting om duurzame luchtvaartbrandstoffen te gebruiken, zou een buitensporig concurrentienadeel kunnen vormen voor luchtvaartmaatschappijen van de Unie die rechtstreekse langeafstandsvluchten uitvoeren vanuit een in de Unie gelegen luchthaven ten opzichte van concurrenten die vliegen via een luchthavenhub die niet onder deze verordening valt waar geen gelijkwaardig beleid inzake duurzame luchtvaartbrandstoffen wordt gevoerd. Met het oog op de verdere bevordering van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen in de Unie, die volgens de prognoses in de nabije toekomst aanzienlijk duurder zullen zijn dan conventionele luchtvaartbrandstoffen, moeten luchtvaartuigexploitanten aanspraak kunnen maken op emissierechten om het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen te bevorderen overeenkomstig het EU-ETS.
- (41) Om het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen, die volgens de prognoses in de nabije toekomst aanzienlijk duurder zullen zijn dan conventionele luchtvaartbrandstoffen, te bevorderen, is het van essentieel belang dat luchtvaartuigexploitanten het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen kunnen claimen in het kader van broeikasgasregelingen zoals het EU-ETS of Corsia, naar eigen goeddunken en zonder tweemaal aanspraak te kunnen maken op emissiereductie. Luchtvaartuigexploitanten mogen voor het gebruik van een batch duurzame luchtvaartbrandstoffen geen voordelen claimen uit hoofde van meer dan één broeikasgasreductieregeling. Luchtvaartbrandstofleveranciers moet worden verzocht alle informatie over de kenmerken van duurzame luchtvaartbrandstoffen die zij aan een luchtvaartuigexploitant hebben verkocht en die relevant is voor de rapportage door de luchtvaartuigexploitant uit hoofde van deze verordening of broeikasgasreductieregelingen, gratis ter beschikking te stellen van die luchtvaartuigexploitant.

- (42) Om een gelijk speelveld op de interne luchtvaartmarkt en de verwezenlijking van de klimaatambities van de Unie te waarborgen, moet deze verordening voorzien in doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties voor luchtvaartbrandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten in geval van niet-naleving. Het niveau van deze sancties moet evenredig zijn met de uit de niet-naleving voortvloeiende milieuschade en de negatieve impact op het gelijke speelveld op de interne markt. Bij het opleggen van boetes en andere sancties moeten de autoriteiten rekening houden met de ontwikkeling van de prijs van luchtvaartbrandstof en duurzame luchtvaartbrandstoffen in het rapportagejaar en kunnen zij ook rekening houden met de mate van niet-naleving, bijvoorbeeld in het geval van herhaalde inbreuken.
- (43) De overgang van fossiele brandstoffen naar duurzame luchtvaartbrandstoffen zal een belangrijke rol spelen bij het faciliteren van decarbonisatie. Gezien de huidige onderontwikkeling van de Uniemarkt voor duurzame luchtvaartbrandstoffen, de hoge mate van concurrentie tussen luchtvaartuigexploitanten en het grote prijsverschil tussen conventionele luchtvaartbrandstoffen en duurzame luchtvaartbrandstoffen, moet deze overgang echter worden ondersteund door stimulansen die de milieuvoordelen van duurzame luchtvaartbrandstoffen weerspiegelen en deze concurrerender maken voor luchtvaartuigexploitanten. Het gebruik van inkomsten uit boetes, of het financiële waarde-equivalent van die inkomsten, ter ondersteuning van onderzoeks- en innovatieprojecten op het gebied van duurzame luchtvaartbrandstoffen, de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen of mechanismen die de prijsverschillen tussen duurzame luchtvaartbrandstoffen en conventionele luchtvaartbrandstoffen kunnen overbruggen, zou die doelstelling helpen verwezenlijken.

- (44) De boetes die kunnen worden opgelegd aan luchtvaartbrandstofleveranciers die de in deze verordening vastgelegde minimumpercentages niet halen, moeten worden aangevuld met de verplichting om de markt te bevoorraden met de hoeveelheden duurzame luchtvaartbrandstoffen, met inbegrip van synthetische luchtvaartbrandstoffen, die overeenstemmen met de tekorten ten opzichte van de in artikel 4 en bijlage I voor de volgende rapportageperiode vastgelegde minimumpercentages. Niettemin moeten luchtvaartbrandstofleveranciers flexibiliteit krijgen bij het nakomen van hun verplichtingen in verband met de levering van synthetische luchtvaartbrandstoffen en de gerelateerde verplichtingen in geval van tekorten gedurende een overgangperiode tussen 2030 en 2034, wanneer deze verplichting voor het eerst in werking treedt, teneinde de transitie en de verwezenlijking van de doelstellingen te vergemakkelijken.

- (45) Het is van essentieel belang om ervoor te zorgen dat de luchtvaartmarkt, zonder leveringstekorten, met de minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen kan worden bevoorrad. Daartoe moet een flexibiliteitsmechanisme worden ontworpen en toegepast om de duurzame-luchtvaartbrandstofsector een aanlooptijd van tien jaar te geven om de productie- en leveringscapaciteit dienovereenkomstig te ontwikkelen en luchtvaartbrandstofleveranciers in staat te stellen hun verplichtingen op de meest kosteneffectieve wijze na te komen, zonder afbreuk te doen aan de algemene milieuambities van deze verordening, alsook om Unieluchthavenbeheerders, luchtvaartbrandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten in staat te stellen de nodige technologische en logistieke investeringen te doen. De levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen moet in 2025 van start gaan, met inbegrip van de flexibiliteit waarin het flexibiliteitsmechanisme voorziet. Tijdens de toepassing van het flexibiliteitsmechanisme kunnen luchtvaartbrandstofleveranciers op bepaalde luchthavens luchtvaartbrandstof met een hoger aandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen leveren ter compensatie van luchtvaartbrandstoffen met een lager aandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen op andere luchthavens of de beperkte beschikbaarheid van conventionele luchtvaartbrandstof op andere luchthavens. Om de markt rechtszekerheid en voorspelbaarheid te bieden en de investeringen blijvend in de richting van productiecapaciteit voor duurzame luchtvaartbrandstoffen te sturen, moet deze verordening door de tijd stabiel blijven.

- (46) Een succesvolle transitie naar duurzame luchtvaartbrandstoffen vereist een alomvattende aanpak en de juiste randvoorwaarden om innovatie te stimuleren, met zowel publieke als private investeringen in onderzoek en ontwikkeling en steun voor de herplaatsing, omscholing en bijscholing van werknemers, alsook technologische en operationele maatregelen en de uitrol van duurzame luchtvaartbrandstoffen en emissievrije technologieën, met inbegrip van de nodige tank- en laadinfrastructuur op Unieluchthavens, rekening houdend met het beginsel “energie-efficiëntie eerst”. Hiertoe moeten de inkomsten die voortvloeien uit de boetes uit hoofde van deze verordening aan projecten op het gebied van duurzame luchtvaartbrandstoffen worden toegewezen. Ook de oprichting van een Europese industriële alliantie door middel van vrijwillige samenwerking tussen belanghebbenden in de waardeketen heeft tot doel de levering en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen in Europa verder te bevorderen.
- (47) Onderzoek en innovatie spelen een belangrijke rol bij de ontwikkeling van duurzame luchtvaartbrandstoffen en synthetische luchtvaartbrandstoffen en de opbouw van productiecapaciteit. De ontwikkeling en productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen moet in de komende jaren exponentieel worden opgevoerd. Het is daarom belangrijk deze inspanningen voort te zetten en investeringen in duurzame luchtvaartbrandstoffen te faciliteren. Investeringen in duurzame-luchtvaartbrandstofcapaciteitsprojecten bieden zowel een ecologische als een industriële kans, met overloopeffecten op het gebied van werkgelegenheid en innovatie.

- (48) Om de milieu-effectiviteit van de maatregelen van de Unie te vergroten en luchtvaartbrandstofleveranciers gemakkelijker in staat te stellen hun verplichtingen voor de levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen na te komen en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen door luchtvaartuigexploitanten op kosteneffectieve te bevorderen en aldus het concurrentievermogen van de luchtvaartsector van de Unie te versterken, moet de Commissie, na raadpleging van alle relevante belanghebbenden, beoordelen of er verdere maatregelen moeten worden genomen om de kosteneffectieve distributie en het kosteneffectieve gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen in de luchtvervoermarkt van de Unie te vergemakkelijken door de aankoop van duurzame luchtvaartbrandstoffen te scheiden van de fysieke levering en het fysieke gebruik ervan. Daartoe kan onder meer worden onderzocht of een systeem van verhandelbare leverings- en aankoopcertificaten voor duurzame luchtvaartbrandstoffen kan worden opgezet, met elementen van een boek- en claimregeling, waarbij een gelijk speelveld en een hoog niveau van milieu-integriteit worden gewaarborgd, de samenhang met ander Unierecht, waaronder de Richtlijnen 2003/87/EG en 2009/28/EG, wordt gewaarborgd en het risico op fraude, onregelmatigheden of dubbele claims tot een minimum wordt beperkt. Bij haar analyse moet de Commissie rekening houden met alle relevante mondiale trends en initiatieven, alsook met de mogelijke gevolgen die een dergelijk systeem kan hebben voor de werking van de markt, onder meer op het gebied van marktvolatiliteit, prijsontwikkeling of handelsgedrag van marktdeelnemers.

- (49) Deze verordening moet bepalingen bevatten voor periodieke verslagen aan het Europees Parlement en de Raad over de ontwikkeling van de luchtvaart- en brandstofmarkten, over de toepassing van deze verordening en het effect daarvan op de luchtvervoermarkt van de Unie, op de connectiviteit van eilanden en afgelegen gebieden en op het concurrentievermogen van luchtvaartmaatschappijen en luchthavenhubs van de Unie ten opzichte van hun concurrenten in buurlanden, de doeltreffendheid van de belangrijkste kenmerken van deze verordening, zoals het minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen, de hoogte van de boetes of beleidsontwikkelingen inzake het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op internationaal niveau. Dergelijke elementen zijn van essentieel belang om een duidelijke stand van zaken op te maken over de markt voor duurzame luchtvaartbrandstoffen, en moeten in aanmerking worden genomen wanneer een herziening van deze verordening wordt overwogen. In de verslagen van de Commissie moet ook worden gekeken naar de interactie van deze verordening met andere relevante wetgevingshandelingen. Daarbij moet worden vermeld welke bepalingen kunnen worden geactualiseerd en vereenvoudigd, alsook welke acties en maatregelen zijn of kunnen worden genomen om de totale kostendruk op de luchtvervoersector te verminderen. In die verslagen moet de Commissie, waar passend, mogelijke wijzigingen overwegen, waaronder mechanismen ter ondersteuning van de productie en bevordering van duurzame luchtvaartbrandstoffen en mechanismen waarmee de prijsverschillen tussen duurzame luchtvaartbrandstoffen en conventionele luchtvaartbrandstoffen kunnen worden overbrugd, teneinde de negatieve gevolgen van deze verordening voor de luchtvaartconnectiviteit en het concurrentievermogen, alsmede koolstoflekkage te beperken.

- (50) De bij deze verordening vastgestelde eis om ervoor te zorgen dat op elke Unieluchthaven minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen worden aangeboden, kan luchtvaartuigexploitanten die vanuit Unieluchthavens aansluitende vluchten naar een eindbestemming buiten de Unie uitvoeren, ertoe aanzetten om via luchthavenhubs buiten de Unie te vliegen in plaats van via Unieluchthavenhubs. Dit kan leiden tot concurrentievervalsingen ten nadele van Unieluchthavens en van exploitanten die van deze luchthavens gebruikmaken, en tot een risico op koolstoflekkage. Bij gebrek aan een verplichte regeling voor het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen voor internationale vluchten op ICAO-niveau of aan omvattende multilaterale of bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen de Unie en/of haar lidstaten en derde landen met een vergelijkbaar ambitieniveau als de vereisten van deze verordening en de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs¹, die is aangenomen uit hoofde van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, of van mechanismen die op internationaal niveau zijn ontwikkeld om het risico op koolstoflekkage en concurrentievervalsing te voorkomen, moet de Commissie met name overwegen gerichte mechanismen te ontwikkelen om die effecten te voorkomen.

¹ PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4.

- (51) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot de mogelijkheid om luchtvaartuigexploitanten te ontheffen van de verplichting om vóór vertrek te tanken, en met betrekking tot de vaststelling van gedetailleerde bepalingen en technische normen voor de werking van het labelsysteem. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹.
- (52) De overstap naar duurzame luchtvaartbrandstoffen zal ook als neveneffect hebben dat de afhankelijkheid van de invoer van fossiele brandstoffen uit derde landen afneemt, waardoor de energiezekerheid van de Unie toeneemt. De huidige internationale politieke situatie onderstreept de noodzaak van deze stap.
- (53) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het in stand houden van een gelijk speelveld op de luchtvervoermarkt van de Unie en tegelijk het verhogen van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen, vanwege het grensoverschrijdende karakter van de luchtvaart niet voldoende door de lidstaten maar vanwege de kenmerken van de markt en de gevolgen van de actie, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken,

HEBBERN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

¹ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

Artikel 1
Onderwerp

Deze verordening voorziet in geharmoniseerde regels voor het gebruik en de levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Artikel 2
Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op luchtvaartuigexploitanten, op Unieluchthavens en hun respectieve beheerders, en op luchtvaartbrandstofleveranciers.

Onverminderd lid 3 is deze verordening alleen van toepassing op commerciële vluchten.

2. Een lidstaat kan, na raadpleging van de beheerder van de luchthaven, besluiten dat een niet onder artikel 3, lid 1, vallende luchthaven op zijn grondgebied, voor de toepassing van deze verordening als een Unieluchthaven moet worden behandeld, mits op het tijdstip van het besluit van de lidstaat aan de vereisten van artikel 6, lid 1, is voldaan.

Een beheerder van een luchthaven die zich op het grondgebied van een lidstaat bevindt maar niet onder artikel 3, punt 1), valt, kan een verzoek indienen om die luchthaven voor de toepassing van deze verordening als een Unieluchthaven te behandelen, mits die luchthaven op het moment van dat verzoek aan de voorwaarden van artikel 6, lid 1, voldoet. De beheerder van de luchthaven stelt de lidstaat waarvan de autoriteit of autoriteiten uit hoofde van artikel 11, lid 6, verantwoordelijk zijn voor de luchthaven, in kennis van dat verzoek. Die kennisgeving gaat vergezeld van een bevestiging dat de luchthaven voldoet aan de eisen van artikel 6, lid 1.

De betrokken lidstaat stelt de Commissie en het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (het “Agentschap”) ten minste zes maanden voor het begin van de rapportageperiode waarop het in de eerste alinea van dit lid bedoelde besluit van toepassing is, in kennis van dat besluit. Het besluit van de lidstaat gaat vergezeld van een met redenen omkleed advies waarin wordt aangetoond dat het gebaseerd is op evenredige en niet-discriminerende criteria voor luchthavens met vergelijkbare mededingingskenmerken.

3. Een persoon die commerciële vluchten uitvoert maar niet onder artikel 3, punt 3, valt, kan besluiten om voor de toepassing van deze verordening als luchtvaartuigexploitant te worden behandeld. Een persoon die andere vluchten dan commerciële vluchten in de zin van artikel 3, punt 4, uitvoert, kan besluiten om voor de toepassing van deze verordening als luchtvaartuigexploitant te worden behandeld. Een onder artikel 3, punt 3, vallende persoon, kan besluiten dat zijn of haar niet-commerciële vluchten ook onder deze verordening moeten vallen. In dat geval stelt een dergelijke persoon de lidstaat waarvan de bevoegde autoriteit of autoriteiten verantwoordelijk is/zijn voor die luchtvaartuigexploitant, overeenkomstig artikel 11, lid 5, in kennis van dat besluit. Die lidstaat stelt de Commissie en het Agentschap uiterlijk zes maanden voor het begin van de rapportageperiode vanaf welke dat besluit van toepassing is, in kennis van dat besluit.
4. Op basis van de overeenkomstig de leden 2 en 3 ontvangen informatie verstrekt de Commissie een bijgewerkte en geconsolideerde lijst van de betrokken luchthavens en luchtvaartuigexploitanten in de Unie. Die lijst moet gemakkelijk toegankelijk zijn.

Artikel 3
Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- 1) “Unieluchthaven”: een luchthaven zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1), van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ waar tijdens de vorige rapportageperiode het passagiersverkeer hoger was dan 800 000 passagiers of het vrachtverkeer hoger dan 100 000 ton, en die niet gelegen is in een ultraperifeer gebied, zoals vermeld in artikel 349 VWEU;
- 2) “Unieluchthavenbeheerder”: met betrekking tot een Unieluchthaven, de luchthavenbeheerder zoals gedefinieerd artikel 2, lid 2, van Richtlijn 2009/12/EG of, indien de betrokken lidstaat het beheer van de gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen voor brandstofdistributiesystemen heeft voorbehouden aan een andere instantie overeenkomstig artikel 8, lid 1, van Richtlijn 96/67/EG van de Raad², die andere instantie;
- 3) “luchtvaartuigexploitant”: een persoon die tijdens de vorige rapportageperiode minstens 500 commerciële passagiersvluchten of 52 commerciële vrachtluchten heeft uitgevoerd vanaf Unieluchthavens of, als die persoon niet kan worden geïdentificeerd, de eigenaar van het luchtvaartuig;

¹ Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PB L 70 van 14.3.2009, blz. 11).

² Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36).

- 4) “commerciële vlucht”: een vlucht die wordt uitgevoerd met het oog op het vervoer van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of huurprijs, met inbegrip van commerciële zakenvluchten;
- 5) “route”: een tijdens een vlucht afgelegde route, rekening houdend met de plaatsen van vertrek en bestemming van de vlucht;
- 6) “luchtvaartbrandstof”: drop-inbrandstof die wordt geproduceerd voor direct gebruik door luchtvaartuigen;
- 7) “duurzame luchtvaartbrandstoffen”: luchtvaartbrandstoffen die bestaan uit:
 - a) synthetische luchtvaartbrandstoffen;
 - b) biobrandstoffen voor de luchtvaart; of
 - c) brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof;
- 8) “biobrandstoffen voor de luchtvaart”: luchtvaartbrandstoffen die bestaan uit:
 - a) “geavanceerde biobrandstoffen” zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 34), van Richtlijn (EU) 2018/2001;
 - b) “biobrandstoffen” zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 33), van Richtlijn (EU) 2018/2001, geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij die richtlijn vermelde grondstoffen; of

- c) “biobrandstoffen” zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 33), van Richtlijn (EU) 2018/2001, met uitzondering van biobrandstoffen die worden geproduceerd uit “voedsel- en voedergewassen” zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 40), van die richtlijn, en die voldoen aan de criteria inzake duurzaamheid en reductie van de levenscyclusemissies van artikel 29 van die richtlijn en zijn gecertificeerd overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn;
- 9) “luchtvaartbrandstoffen op basis van hergebruikte koolstof”: luchtvaartbrandstoffen die “brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof” zijn zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 35), van Richtlijn (EU) 2018/2001, die voldoen aan de in artikel 29 bis, lid 2, van die richtlijn bedoelde drempelwaarde voor de reductie van de levenscyclusemissies en zijn gecertificeerd overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn;
- 10) “batch”: een hoeveelheid duurzame luchtvaartbrandstoffen die kan worden geïdentificeerd aan de hand van een nummer en kan worden getraceerd;
- 11) “levenscyclusemissies”: in kooldioxide-equivalenten uitgedrukte emissies van duurzame luchtvaartbrandstoffen, rekening houdende met de in kooldioxide-equivalenten uitgedrukte emissies van energieproductie, vervoer, distributie en gebruik aan boord, ook tijdens de verbranding, berekend overeenkomstig de op grond van artikel 28, lid 5, of artikel 31, lid 5, van Richtlijn (EU) 2018/2001 vastgestelde methoden of het toepasselijke Unierecht;
- 12) “synthetische luchtvaartbrandstoffen”: luchtvaartbrandstoffen die “hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong” zijn, zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 36, van Richtlijn (EU) 2018/2001, die voldoen aan de in artikel 29 bis, lid 1, van die richtlijn bedoelde drempelwaarden voor de reductie van de levenscyclusemissies en zijn gecertificeerd overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn;

- 13) “koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstoffen”: luchtvaartbrandstoffen van niet-biologische oorsprong, waarvan de energie-inhoud afkomstig is van niet-fossiele koolstofarme waterstof en die voldoen aan de drempelwaarde van 70 % voor de reductie van de levenscyclusemissies en de methoden om de reductie van de levenscyclusemissies te meten overeenkomstig het toepasselijke Unierecht;
- 14) “conventionele luchtvaartbrandstoffen”: luchtvaartbrandstoffen die worden geproduceerd op basis van fossiele niet-hernieuwbare koolwaterstofbronnen;
- 15) “koolstofarme waterstof voor de luchtvaart”: waterstof voor gebruik in luchtvaartuigen, waarvan de energie-inhoud afkomstig is van niet-fossiele niet-hernieuwbare bronnen en die voldoet aan de drempelwaarde van 70 % voor de reductie van de levenscyclusemissies en de methoden om de emissiereductie gedurende de levenscyclus te beoordelen overeenkomstig het toepasselijke Unierecht;
- 16) “hernieuwbare waterstof voor de luchtvaart”: waterstof voor gebruik in luchtvaartuigen die op grond van artikel 2, tweede alinea, punt 36, van Richtlijn (EU) 2018/2001 kan worden beschouwd als “hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong” en die voldoet aan de in artikel 29 bis, lid 1, van die richtlijn bedoelde drempelwaarde voor de reductie van de levenscyclusemissies en is gecertificeerd overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn;
- 17) “waterstof voor de luchtvaart”: hernieuwbare of koolstofarme waterstof voor de luchtvaart;
- 18) “koolstofarme luchtvaartbrandstoffen”: synthetische koolstofarme luchtvaartbrandstoffen of koolstofarme waterstof voor de luchtvaart;

- 19) “luchtvaartbrandstofleverancier”: een brandstofleverancier zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 38, van Richtlijn (EU) 2018/2001, die luchtvaartbrandstof of waterstof voor de luchtvaart levert aan een Unieluchthaven;
- 20) “brandstofafhandelaar”: een verlener van grondafhandelingsdiensten die tank- en leegpompverrichtingen organiseert en uitvoert, met inbegrip van de opslag van brandstof en de controle van de kwaliteit en kwantiteit van de brandstofleveringen, voor luchtvaartuigexploitanten op Unieluchthavens als bedoeld in de bijlage bij Richtlijn 96/67/EG;
- 21) “hoofdvestiging”: het hoofdkantoor of de statutaire zetel van een leverancier van luchtvaartbrandstoffen in de lidstaat waar de voornaamste financiële en operationele controle over de luchtvaartbrandstofleverancier wordt uitgeoefend;
- 22) “rapportagejaar”: een periode van één jaar waarin de in de artikelen 8 en 10 bedoelde verslagen moeten worden ingediend, beginnende op 1 januari en eindigend op 31 december;
- 23) “rapportageperiode”: de periode van 1 januari tot en met 31 december van het jaar dat voorafgaat aan het rapportagejaar;
- 24) “jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof”: de hoeveelheid luchtvaartbrandstof die in bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie¹ “brandstof voor de vlucht” en “brandstof voor het taxiën” wordt genoemd en die nodig is om de onder deze verordening vallende vluchten van een luchtvaartuigexploitant vanaf een bepaalde Unieluchthaven uit te voeren gedurende een rapportageperiode;

¹ Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchttuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

- 25) “jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid”: het verschil tussen de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof en de hoeveelheid brandstof die werkelijk door de luchtvaartuigexploitant is getankt vóór vertrek van zijn onder deze verordening vallende vluchten vanaf een Unieluchthaven, gedurende een rapportageperiode;
- 26) “totale jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid”: de som van de jaarlijkse niet-getankte hoeveelheden van een luchtvaartuigexploitant op alle Unieluchthavens gedurende een rapportageperiode;
- 27) “broeikasgasreductieregeling”: een regeling waarbij voordelen worden toegekend aan luchtvaartuigexploitanten voor het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Artikel 4

Percentages op Unieluchthavens beschikbare duurzame luchtvaartbrandstoffen

1. Onverminderd artikel 15 zorgen luchtvaartbrandstofleveranciers ervoor dat alle luchtvaartbrandstoffen die op elke Unieluchthaven aan luchtvaartuigexploitanten ter beschikking worden gesteld, de minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen bevatten, met inbegrip van de minimumpercentages synthetische luchtvaartbrandstoffen overeenkomstig de in bijlage I vermelde waarden en toepassingsdata. Onverminderd die minimumpercentages zorgen luchtvaartbrandstofleveranciers er ook voor dat alle luchtvaartbrandstoffen die in de perioden van 1 januari 2030 tot en met 31 december 2031 en van 1 januari 2032 tot en met 31 december 2034 aan luchtvaartuigexploitanten ter beschikking worden gesteld, ten minste de gemiddelde percentages synthetische luchtvaartbrandstoffen bevatten overeenkomstig de in bijlage I vermelde waarden.

Aan deze verplichting wordt ook geacht te zijn voldaan indien de in de eerste alinea genoemde minimumpercentages worden bereikt met behulp van:

- a) hernieuwbare waterstof voor de luchtvaart;
- b) koolstofarme luchtvaartbrandstoffen.

2. Voor de berekening van de minimumpercentages in bijlage I, indien waterstof voor de luchtvaart ter beschikking wordt gesteld van luchtvaartuigexploitanten op een Unieluchthaven:

- a) zijn de waarden voor de energie-inhoud van alle relevante brandstoffen de waarden bedoeld in artikel 27, lid 2, punten f) en g), van en bijlage III bij Richtlijn (EU) 2018/2001 of in relevante internationale luchtvaartnormen met betrekking tot brandstoffen die niet in die bijlage zijn opgenomen; en
- b) wordt de energie-inhoud van de geleverde waterstof voor de luchtvaart zowel in de teller als in de noemer in aanmerking genomen.

3. Indien een luchtvaartbrandstofleverancier gebruikmaakt van de bij lid 1, tweede alinea, vastgestelde mogelijkheid of indien een luchtvaartuigexploitant de in die alinea bedoelde brandstoffen tankt, gelden verwijzingen naar duurzame luchtvaartbrandstoffen in artikel 3, punten 10, 11 en 27, artikelen 8, 9 en 10, artikel 12, leden 6 en 7, artikel 13, lid 1, punten a), b) en g), artikel 14, artikel 15, lid 1, en bijlage II als verwijzingen naar koolstofarme luchtvaartbrandstoffen en hernieuwbare waterstof voor de luchtvaart.

4. Voor elke rapportageperiode mogen andere biobrandstoffen voor de luchtvaart dan geavanceerde biobrandstoffen zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 34), van Richtlijn (EU) 2018/2001 en andere dan biobrandstoffen die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij die richtlijn vermelde grondstoffen, die door elke luchtvaartbrandstofleverancier op Unieluchthavens worden geleverd, ten hoogste 3 % van de geleverde luchtvaartbrandstoffen uitmaken om te voldoen aan de in lid 1 van dit artikel en bijlage I bij deze verordening bedoelde minimumpercentages.

5. Duurzame luchtvaartbrandstoffen die worden geproduceerd uit de volgende grondstoffen worden buiten beschouwing gelaten bij de berekening van de in bijlage I bij deze verordening vastgestelde minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen: “voedsel- en voedergewassen” zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 40), van Richtlijn (EU) 2018/2001, tussenteelten, palmvetzuurdistillaten en van palm en soja afgeleide materialen, en soapstock en derivaten daarvan.

Die uitsluiting geldt echter niet voor grondstoffen die onder de voorwaarden van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 in die bijlage zijn opgenomen.

6. Luchtvaartbrandstofleveranciers kunnen aantonen dat aan de in lid 1 van dit artikel bedoelde verplichting is voldaan door gebruik te maken van het in artikel 30 van Richtlijn (EU) 2018/2001 bedoelde massabalanssysteem.

7. Onverminderd de toepassing van artikel 12, leden 4 en 5, moet een luchtvaartbrandstofleverancier die er niet in slaagt tijdens een bepaalde rapportageperiode de in bijlage I vermelde minimumpercentages te leveren, dat tekort minstens in de daaropvolgende rapportageperiode compenseren. Indien een luchtvaartbrandstofleverancier er niet in slaagt in de periode van 1 januari 2030 tot en met 31 december 2031 de gemiddelde percentages synthetische luchtvaartbrandstoffen te leveren, compenseert hij dat tekort bij wijze van uitzondering ten minste vóór het einde van de periode van 1 januari 2032 tot en met 31 december 2034, en indien een luchtvaartbrandstofleverancier er niet in slaagt de gemiddelde percentages synthetische luchtvaartbrandstoffen in de periode van 1 januari 2032 tot en met 31 december 2034 te leveren, compenseert hij dat tekort ten minste in de volgende rapportageperiode.

Artikel 5

Tankverplichting voor luchtvaartuigexploitanten

1. De hoeveelheid luchtvaartbrandstof die jaarlijks door een bepaalde luchtvaartuigexploitant wordt getankt op een bepaalde Unieluchthaven, bedraagt minstens 90 % van de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof.

2. Een luchtvaartuigexploitant mag onder de in lid 1 van dit artikel vermelde drempel zakken indien dit nodig is voor de naleving van de toepasselijke brandstofveiligheidsvoorschriften. In dergelijke gevallen motiveert de betrokken luchtvaartuigexploitant tegenover de in artikel 11, lid 6, bedoelde bevoegde autoriteiten en het Agentschap naar behoren waarom hij onder die drempel is gezakt, met een indicatie van de getroffen routes. Die informatie wordt opgenomen in het in artikel 8 bedoelde rapport. De bijbehorende brandstofhoeveelheden worden afzonderlijk gerapporteerd overeenkomstig artikel 8.
3. Bij wijze van uitzondering kan een luchtvaartuigexploitant, in naar behoren gemotiveerde gevallen de in artikel 11, lid 6, bedoelde bevoegde autoriteiten verzoeken om tijdelijke vrijstelling van de in lid 1 van dit artikel vastgestelde verplichting voor vluchten op een specifieke bestaande of nieuwe route van minder dan 850 kilometer, of 1 200 kilometer voor routes naar luchthavens op eilanden zonder spoor- of wegverbindingen, die vertrekken vanaf een Unieluchthaven. Die afstand wordt gemeten volgens de grootcirkelmethode.

Een dergelijk verzoek wordt ten minste drie maanden voor de datum van toepassing van de beoogde vrijstelling ingediend, samen met een gedetailleerde en adequate motivering. Een dergelijke vrijstelling moet beperkt blijven tot de volgende situaties:

- a) ernstige en terugkerende operationele problemen bij het tanken van luchtvaartuigen op de desbetreffende Unieluchthaven, waardoor luchtvaartuigexploitanten niet binnen een redelijke termijn retourvluchten kunnen uitvoeren; of

- b) structurele problemen met de levering van luchtvaartbrandstof als gevolg van de geografische kenmerken van een bepaalde Unieluchthaven, die leiden tot aanzienlijk hogere prijzen van luchtvaartbrandstoffen dan gemiddeld voor vergelijkbare soorten luchtvaartbrandstoffen op andere Unieluchthavens worden toegepast, met name als gevolg van specifieke beperkingen op het gebied van het brandstofvervoer of de beperkte beschikbaarheid van brandstoffen op die Unieluchthaven, waardoor de betrokken luchtvaartuigexploitant een aanzienlijk concurrentienadeel ondervindt ten opzichte van de marktomstandigheden op andere Unieluchthavens met vergelijkbare mededingingskenmerken.
4. De bevoegde autoriteiten zullen dat verzoek beoordelen. In het licht van de verstrekte motivering kunnen zij om aanvullende informatie verzoeken.
5. De bevoegde autoriteiten nemen onverwijld en uiterlijk één maand vóór de datum van toepassing van de beoogde vrijstelling een besluit over dat verzoek. Indien de bevoegde autoriteiten overeenkomstig lid 4 om aanvullende informatie verzoeken, wordt de termijn voor het nemen van een besluit door de bevoegde autoriteiten opgeschort totdat de luchtvaartuigexploitant alle informatie heeft verstrekt.

De verleende vrijstelling heeft een beperkte geldigheidsduur van ten hoogste een jaar, waarna zij op verzoek van de luchtvaartuigexploitant wordt geëvalueerd.

6. De bevoegde autoriteiten nemen een besluit om elk eerste overeenkomstig lid 3 ingediend vrijstellingsverzoek te aanvaarden of af te wijzen. Indien een dergelijk besluit niet binnen de in lid 5 vastgestelde termijn wordt genomen, wordt dit niet beschouwd als een besluit waarbij de gevraagde vrijstelling wordt toegestaan. Het uitblijven van een besluit met betrekking tot een verzoek om verlenging van een bestaande vrijstelling, op voorwaarde dat een dergelijk verzoek vergezeld gaat van een gedetailleerde en adequate motivering, tot uiterlijk één maand voor de datum van de voorgenomen verlenging, wordt beschouwd als een besluit tot machtiging om de gevraagde vrijstelling te blijven toepassen.
7. De luchtvaartuigexploitant heeft het recht beroep in te stellen tegen een besluit van de bevoegde autoriteiten waarbij een verzoek om vrijstelling wordt afgewezen.
8. De bevoegde autoriteiten stellen de Commissie in kennis van de lijst van toegestane en afgewezen vrijstellingen, met opgave van de redenen voor het besluit en de beoordeling waarop het is gebaseerd. De Commissie publiceert de lijst van toegestane vrijstellingen en actualiseert die lijst ten minste eenmaal per jaar.

9. Na een schriftelijke klacht van een lidstaat, een luchtvaartuigexploitant, de betrokken Unieluchthavenbeheerder of van een leverancier van luchtvaartbrandstof, of op eigen initiatief, kan de Commissie, na beoordeling van de motivering van de op grond van lid 5 van dit artikel verleende vrijstelling in het licht van de criteria in lid 3 van dit artikel, uitvoeringshandelingen vaststellen waarbij de bevoegde autoriteit of autoriteiten wordt verzocht een besluit tot intrekking van die vrijstelling vast te stellen vanaf het begin van de volgende dienstregelingsperiode in de zin van artikel 2, punt d), van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad¹. Wanneer die dienstregelingsperiode minder dan twee maanden na de bekendmaking van het besluit start, wordt het besluit tot intrekking van de vrijstelling van toepassing vanaf het begin van de volgende dienstregelingsperiode. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.
10. Om de in lid 9 bedoelde uitvoeringshandelingen te kunnen vaststellen, kan de Commissie de lidstaten en luchtvaartuigexploitanten om alle nodige informatie verzoeken. De lidstaten en luchtvaartuigexploitanten verstrekken deze informatie onverwijld. De lidstaten faciliteren de informatieverstrekking door luchtvaartuigexploitanten.
11. De Commissie stelt uiterlijk op 1 september 2024 richtsnoeren vast voor de toepassing van de in dit artikel bedoelde vrijstellingen. Dergelijke richtsnoeren bevatten elementen die een luchtvaartuigexploitant moet verstrekken om die vrijstellingen te rechtvaardigen.

¹ Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1).

Artikel 6

Verplichtingen voor Unieluchthavenbeheerders om de toegang tot duurzame luchtvaartbrandstoffen te faciliteren

1. Unieluchthavenbeheerders nemen overeenkomstig deze verordening alle nodige maatregelen om de toegang van luchtvaartuigexploitanten tot luchtvaartbrandstoffen met een minimaal percentage duurzame luchtvaartbrandstoffen te faciliteren.
2. Indien luchtvaartuigexploitanten de bevoegde autoriteiten melden op bepaalde Unieluchthavens moeilijkheden te ondervinden bij de toegang tot luchtvaartbrandstoffen die overeenkomstig deze verordening minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen bevatten, verzoeken de bevoegde autoriteiten de Unieluchthavenbeheerder om de informatie te verstrekken die nodig is om aan te tonen dat aan lid 1 is voldaan. De betrokken Unieluchthavenbeheerder moet de bevoegde autoriteiten de informatie onverwijld verstrekken.
3. De bevoegde autoriteiten beoordelen alle overeenkomstig lid 2 ontvangen informatie. Indien de bevoegde autoriteiten tot de conclusie komen dat de Unieluchthavenbeheerder zijn verplichtingen uit hoofde van lid 1 nakomt, stellen zij de Commissie en het Agentschap daarvan in kennis. In geval van niet-naleving verzoeken de bevoegde autoriteiten de Unieluchthavenbeheerder onverwijld, en in elk geval uiterlijk drie jaar na het verzoek van de bevoegde autoriteiten, op grond van lid 2, om het gebrek aan adequate toegang van luchtvaartuigexploitanten tot luchtvaartbrandstoffen die minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen bevatten, vast te stellen en de nodige maatregelen te nemen om dat gebrek te verhelpen.

4. Voor de toepassing van de leden 2 en 3 verstrekken luchtvaartbrandstofleveranciers, brandstofafhandelaars, luchtvaartuigexploitanten en alle andere partijen die bij de gemelde moeilijkheden betrokken zijn, op verzoek en onverwijld alle nodige informatie aan de Unieluchthavenbeheerder en werken zij met deze samen bij het vaststellen en het nemen van de nodige maatregelen om de gemelde moeilijkheden aan te pakken.
5. De bevoegde autoriteiten zenden alle relevante informatie die uit hoofde van de leden 2 en 3 van dit artikel wordt verstrekt, onverwijld door naar het Agentschap, opdat het Agentschap het in artikel 13 bedoelde technische rapport kan opstellen.

Artikel 7

Bevorderen van de waterstof- en elektriciteitsvoorziening op Unieluchthavens

1. Unieluchthavenbeheerders, luchtvaartbrandstofleveranciers en brandstofafhandelaars werken in voorkomend geval samen met hun respectieve lidstaat bij de voorbereiding van de nationale beleidskaders voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op luchthavens die binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) .../... van het Europees Parlement en de Raad¹⁺ vallen.

¹ Verordening (EU) 2023/... van het Europees Parlement en de Raad van... betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU (PB L ...).

⁺ PB: gelieve in de tekst het nummer van de verordening opgenomen in document PE-CONS 25/23 (2021/0233(COD)) in te voegen, en in de overeenkomstige voetnoot het volgnummer, de datum en de publicatiegegevens van die verordening.

2. Unieluchthavenbeheerders, luchtvaartbrandstofleveranciers en brandstofafhandelaars werken, in voorkomend geval, overeenkomstig de in lid 1 bedoelde nationale beleidskaders – indien deze zijn goedgekeurd – samen en spannen zich in om de toegang van luchtvaartuigexploitanten tot waterstof of elektriciteit die voornamelijk wordt gebruikt voor de aandrijving van een luchtvaartuig, te faciliteren en om, waar nodig, de infrastructuur en diensten te leveren die nodig zijn voor het leveren, het opslaan en het aan boord nemen van dergelijke waterstof of elektriciteit om luchtvaartuigen bij te tanken of op te laden overeenkomstig de nationale beleidskaders voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

3. Uiterlijk op 31 maart 2025, en vervolgens om de twee jaar, rapporteren de Unieluchthavenbeheerders aan de bevoegde autoriteiten en het Agentschap over de voortgang van bestaande projecten, voor hun respectieve Unieluchthaven, die een in lid 2 bedoeld initiatief nastreven. Dat rapport bevat informatie die openbaar is of openbaar kan worden gemaakt, waaronder in voorkomend geval prognoses van de volumes en het type productie en levering van waterstof en elektriciteit aan luchtvaartuigexploitanten op de Unieluchthaven, evenals plannen voor de uitrol van laad- en tankinfrastructuur en -diensten, indien dergelijke plannen zijn goedgekeurd.

Artikel 8

Rapportageverplichtingen voor luchtvaartuigexploitanten

1. Uiterlijk op 31 maart van elk rapportagejaar, en voor het eerst in 2025, stellen luchtvaartuigexploitanten de bevoegde autoriteiten en het Agentschap in kennis van de volgende informatie met betrekking tot een bepaalde rapportageperiode:
 - a) de totale hoeveelheid luchtvaartbrandstof die op elke Unieluchthaven is getankt, uitgedrukt in ton;
 - b) de jaarlijkse vereiste hoeveelheid luchtvaartbrandstof, per Unieluchthaven, uitgedrukt in ton;
 - c) de jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid, per Unieluchthaven, die als 0 (nul) moet worden gerapporteerd indien de jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid negatief is of lager is dan of gelijk is aan 10 % van de jaarlijks vereiste hoeveelheid luchtvaartbrandstof;
 - d) de jaarlijks getankte hoeveelheid, per Unieluchthaven, met het oog op de naleving van de toepasselijke brandstofveiligheidsvoorschriften op grond van artikel 5, lid 2, uitgedrukt in ton;
 - e) de totale hoeveelheid duurzame luchtvaartbrandstoffen die bij luchtvaartbrandstofleveranciers is aangekocht met het oog op de exploitatie van hun onder deze verordening vallende vluchten vanaf Unieluchthavens, uitgedrukt in ton;

- f) voor elke aankoop van duurzame luchtvaartbrandstoffen, de naam van de luchtvaartbrandstofleverancier, de aangekochte hoeveelheid, uitgedrukt in ton, het omzettingsproces, de kenmerken en oorsprong van de voor de productie gebruikte grondstoffen en de levenscyclusemissies van de duurzame luchtvaartbrandstoffen, en, indien één aankoop verschillende soorten duurzame luchtvaartbrandstoffen met verschillende kenmerken omvat, die informatie voor elk type duurzame luchtvaartbrandstof;
 - g) het totale aantal uitgevoerde vluchten die onder deze verordening vallen en vanaf Unieluchthavens vertrekken, uitgedrukt in aantal vluchten en vliegreuren.
2. Het rapport wordt gepresenteerd overeenkomstig de modellen in bijlage II.
 3. Het rapport wordt geverifieerd door een onafhankelijke verificateur overeenkomstig de voorschriften van de artikelen 14 en 15 van Richtlijn 2003/87/EG en de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen.

Artikel 9

Het claimen van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen door luchtvaartuigexploitanten

1. Luchtvaartuigexploitanten mogen voor het gebruik van dezelfde batch duurzame luchtvaartbrandstoffen geen voordelen claimen uit hoofde van meer dan één broeikasgasreductieregeling. De emissiefactor voor het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen uit hoofde van het EU-emissiehandelssysteem (“EU-ETS”) is vastgelegd in bijlage IV bij Richtlijn 2003/87/EG of in de uitvoeringshandelingen die zijn vastgesteld op grond van artikel 14 van die richtlijn. Voor de toewijzing van emissierechten uit hoofde van het EU-ETS is Richtlijn 2003/87/EG van toepassing. Voor de toewijzing van voor het tanken van duurzame luchtvaartbrandstoffen gereserveerde emissierechten uit hoofde van het EU-ETS is artikel 3 quater, lid 6, van Richtlijn 2003/87/EG van toepassing.

Samen met het in artikel 8 bedoelde rapport verstrekken luchtvaartuigexploitanten het volgende aan het Agentschap:

- a) een verklaring van de broeikasgasreductieregelingen waaraan zij deelnemen en in het kader waarvan het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen kan worden gerapporteerd;
- b) een verklaring dat ze dezelfde batches duurzame luchtvaartbrandstoffen niet uit hoofde van meer dan één broeikasgasreductieregeling hebben gerapporteerd; en
- c) informatie over de deelname aan financiële steunregelingen van de Unie of aan nationale of regionale financiële steunregelingen die het mogelijk maken luchtvaartuigexploitanten te compenseren voor de kosten van de aankoop van duurzame luchtvaartbrandstoffen en informatie of dezelfde batch duurzame luchtvaartbrandstoffen steun heeft ontvangen in het kader van meer dan één financiële steunregeling.

2. Met het oog op de rapportage van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen uit hoofde van artikel 8 van deze verordening of in het kader van een broeikasgasreductieregeling, verstrekken de luchtvaartbrandstofleveranciers de luchtvaartuigexploitanten zo snel mogelijk, en uiterlijk op 14 februari van elk rapportagejaar, kosteloos relevante en nauwkeurige informatie met betrekking tot de rapportageperiode.
3. De luchtvaartuigexploitanten kunnen de luchtvaartbrandstofleveranciers verzoeken om hun de in lid 2 bedoelde informatie te verstrekken voor andere rapportageverplichtingen, met inbegrip van de verplichtingen uit hoofde van nationaal recht. De luchtvaartbrandstofleveranciers verstrekken die informatie kosteloos. Indien het verzoek betrekking heeft op informatie over een periode die reeds is verstrekt op het tijdstip van het verzoek, verstrekt de luchtvaartbrandstofleverancier die informatie uiterlijk 90 dagen na de datum van dat verzoek. Indien het verzoek betrekking heeft op informatie over een rapportageperiode die nog niet is beëindigd op het moment dat het verzoek is ingediend, tracht de luchtvaartuigexploitant zijn verzoek ten minste 45 dagen voor het einde van die periode in te dienen. De luchtvaartbrandstofleverancier verstrekt die informatie uiterlijk 45 dagen na het einde van die periode.

Artikel 10

Rapportageverplichtingen voor luchtvaartbrandstofleveranciers

Uiterlijk op 14 februari van elk rapportagejaar, en voor het eerst in 2025, rapporteren luchtvaartbrandstofleveranciers de volgende informatie met betrekking tot de rapportageperiode in kwestie, in de in artikel 31 bis van Richtlijn (EU) 2018/2001 bedoelde Uniedatabank:

- a) de hoeveelheid luchtvaartbrandstoffen die in elke Unieluchthaven is geleverd, uitgedrukt in ton;
- b) de hoeveelheid duurzame luchtvaartbrandstoffen die in elke Unieluchthaven zijn geleverd, voor elk type duurzame luchtvaartbrandstof, zoals toegelicht in punt c), uitgedrukt in ton;
- c) het omzettingsproces, de kenmerken en oorsprong van de voor de productie gebruikte grondstoffen en de levenscyclusemissies van elk type duurzame luchtvaartbrandstof dat in Unieluchthavens wordt geleverd;
- d) het gehalte aan aromaten en naftalenen in volumeprocent en het massapercentage zwavel in de geleverde luchtvaartbrandstof per batch, per Unieluchthaven en op Unieniveau, met vermelding van het totale volume en de totale massa van elke batch en van de testmethode die is toegepast om het gehalte van elke stof op batchniveau te meten;
- e) de energie-inhoud van conventionele luchtvaartbrandstof en duurzame luchtvaartbrandstof die in elke Unieluchthaven wordt geleverd, voor elk type brandstof.

De lidstaten beschikken over het nodige wettelijke en administratieve kader op nationaal niveau om ervoor te zorgen dat de door luchtvaartbrandstofleveranciers in die Uniedatabank ingevoerde informatie nauwkeurig is, en is geverifieerd en gecontroleerd overeenkomstig artikel 31 bis van Richtlijn (EU) 2018/2001.

Het Agentschap en de bevoegde autoriteiten hebben toegang tot die Uniedatabank. Het Agentschap maakt gebruik van de informatie in die Uniedatabank, zodra de informatie op lidstaatniveau is geverifieerd, overeenkomstig artikel 31 bis van Richtlijn (EU) 2018/2001.

Artikel 11

Bevoegde autoriteit

1. De lidstaten wijzen de bevoegde autoriteiten aan die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van deze verordening en voor het opleggen van boetes aan luchtvaartuigexploitanten, aan Unieluchthavenbeheerders en aan luchtvaartbrandstofleveranciers. De lidstaten stellen de Commissie en het Agentschap in kennis van de identiteit van de bevoegde autoriteiten die zij hebben aangewezen.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat hun bevoegde autoriteiten hun toezichts- en handhavingstaken op onpartijdige en transparante wijze uitoefenen, op een wijze die onafhankelijk is van luchtvaartuigexploitanten, luchtvaartbrandstofleveranciers en Unieluchthavenbeheerders. De lidstaten zien er ook op toe dat hun bevoegde autoriteiten over de nodige middelen en capaciteit beschikken om de hun bij deze verordening toevertrouwde taken doelmatig en tijdig uit te voeren.

3. De Commissie, het Agentschap en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten werken samen en wisselen alle relevante informatie uit om een doeltreffende uitvoering en naleving van deze verordening te waarborgen.
4. Het Agentschap stuurt aan de bevoegde autoriteiten geaggregeerde gegevens voor de luchtvaartuigexploitanten, Unieluchthavens en hun respectieve beheerders en luchtvaartbrandstofleveranciers voor wie die autoriteiten bevoegd zijn op grond van de leden 5, 6 en 7.
5. De verantwoordelijke lidstaat waarvan de bevoegde autoriteiten, die overeenkomstig lid 1 van dit artikel zijn aangewezen, verantwoordelijk zijn voor een bepaalde luchtvaartuigexploitant, wordt bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie¹. Voor luchtvaartuigexploitanten die in die verordening niet aan een lidstaat zijn toegewezen, wordt de verantwoordelijke lidstaat bepaald overeenkomstig de regels van artikel 18 bis van Richtlijn 2003/87/EG. De Commissie kan de lidstaten bij dat toewijzingsproces ondersteunen. Daartoe kan de Commissie Eurocontrol om bijstand verzoeken en kan zij een passende overeenkomst met Eurocontrol sluiten.
6. De verantwoordelijke lidstaat waarvan de overeenkomstig lid 1 aangewezen bevoegde autoriteiten verantwoordelijk zijn voor een bepaalde Unieluchthavenbeheerder, wordt bepaald op basis van de respectieve territoriale jurisdictie van de Unieluchthaven.

¹ Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie van 5 augustus 2009 betreffende de lijst van vliegtuigexploitanten die op of na 1 januari 2006 een in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, met specificatie van de administrerende lidstaat van elke vliegtuigexploitant (PB L 219 van 22.8.2009, blz. 1).

7. De verantwoordelijke lidstaat waarvan de overeenkomstig lid 1 van dit artikel aangewezen bevoegde autoriteiten verantwoordelijk zijn voor een bepaalde luchtvaartbrandstofleverancier, is de lidstaat waar de luchtvaartbrandstofleverancier zijn hoofdvestiging heeft.
8. Voor luchtvaartbrandstofleveranciers van wie de hoofdvestiging niet in een lidstaat ligt, is de verantwoordelijke lidstaat de lidstaat waarin de luchtvaartbrandstofleverancier de meeste luchtvaartbrandstoffen heeft geleverd in 2023 of in het eerste jaar waarin hij luchtvaartbrandstoffen in de Unie heeft geleverd, indien dat later is.

Een dergelijke luchtvaartbrandstofleverancier kan bij zijn bevoegde autoriteit een met redenen omkleed verzoek indienen om te worden toegewezen aan een andere lidstaat, indien hij in de twee jaar voorafgaand aan het verzoek het grootste deel van zijn luchtvaartbrandstoffen in die lidstaat heeft geleverd. Het besluit tot hertoewijzing wordt genomen binnen zes maanden na het verzoek van de luchtvaartbrandstofleverancier, is onderworpen aan de instemming van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van hertoewijzing en wordt onverwijld toegezonden aan het Agentschap en de Commissie. Het besluit is van toepassing vanaf het begin van de rapportageperiode volgend op de datum van vaststelling van dat besluit.

Artikel 12
Handhaving

1. De lidstaten stellen de voorschriften vast met betrekking tot de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de sancties worden uitgevoerd. De sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend, waarbij met name rekening wordt gehouden met de aard, duur, herhaling en ernst van de inbreuk. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op 31 december 2024 van die voorschriften en maatregelen in kennis en stellen haar onverwijld in kennis van elke latere wijziging die die voorschriften of maatregelen betreffen.
2. De lidstaten zien erop toe dat een boete wordt opgelegd aan elke luchtvaartuigexploitant die niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 5. Die boete is evenredig en afschrikkend en bedraagt minstens het dubbele van het bedrag dat het resultaat is van de vermenigvuldiging van de gemiddelde jaarlijkse prijs van luchtvaartbrandstof per ton met de totale jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid brandstof. Een luchtvaartuigexploitant kan van een boete worden vrijgesteld indien hij kan aantonen dat de niet-nakoming van de in artikel 5 vastgelegde verplichtingen het gevolg is van uitzonderlijke, onvoorzienbare en aan externe oorzaken te wijten omstandigheden waarvan de gevolgen zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden.
3. De lidstaten zorgen ervoor dat een boete wordt opgelegd aan een Unieluchthavenbeheerder die nalaat de nodige maatregelen te nemen om een gebrek aan adequate toegang van luchtvaartuigexploitanten tot luchtvaartbrandstoffen die minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen bevatten, op grond van artikel 6, lid 3, te verhelpen.

4. De lidstaten zien erop toe dat een boete wordt opgelegd aan elke luchtvaartbrandstofleverancier die niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 4 met betrekking tot de minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen. Die boete is evenredig en afschrikkend en bedraagt minstens het dubbele van het bedrag dat het resultaat is van de vermenigvuldiging van het verschil tussen de gemiddelde jaarlijkse prijs per ton van conventionele luchtvaartbrandstof en duurzame luchtvaartbrandstoffen met de hoeveelheid luchtvaartbrandstoffen die niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 4 en bijlage I met betrekking tot de minimumpercentages.

5. De lidstaten zien erop toe dat een boete wordt opgelegd aan elke luchtvaartbrandstofleverancier die niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 4 met betrekking tot de minimumpercentages synthetische luchtvaartbrandstoffen en, van 1 januari 2030 tot en met 31 december 2034, met betrekking tot de gemiddelde percentages synthetische luchtvaartbrandstoffen. Die boete is evenredig en afschrikkend en bedraagt minstens het dubbele van het bedrag dat het resultaat is van de vermenigvuldiging van het verschil tussen de jaarlijkse gemiddelde prijs van synthetische luchtvaartbrandstof en conventionele luchtvaartbrandstof per ton met de hoeveelheid luchtvaartbrandstof die niet voldoet aan de in artikel 4 en bijlage I bedoelde minimumpercentages. Bij de vaststelling van de boete met betrekking tot de gemiddelde percentages synthetische luchtvaartbrandstoffen houden de lidstaten rekening met eventuele boetes in verband met de minimumpercentages synthetische luchtvaartbrandstoffen die de luchtvaartbrandstofleverancier reeds gekregen heeft voor de in dit lid bedoelde respectieve periode, teneinde een dubbele sanctie te voorkomen.

6. De lidstaten zorgen ervoor dat een boete wordt opgelegd aan elke luchtvaartbrandstofleverancier van wie is aangetoond dat hij misleidende of onjuiste informatie heeft verstrekt over de kenmerken of oorsprong van de duurzame luchtvaartbrandstof die hij uit hoofde van artikel 9, lid 2, en artikel 10 heeft geleverd. Die boete is evenredig en afschrikkend en bedraagt minstens het dubbele van het bedrag dat het resultaat is van de vermenigvuldiging van het verschil tussen de gemiddelde jaarlijkse prijs per ton van conventionele luchtvaartbrandstof en duurzame luchtvaartbrandstof met de hoeveelheid luchtvaartbrandstof waarover de misleidende of onjuiste informatie is verstrekt.

7. In het besluit waarbij de in de leden 2, 4, 5 en 6 van dit artikel vermelde boetes worden opgelegd, leggen de bevoegde autoriteiten uit welke methode is toegepast voor het bepalen van de prijs van conventionele luchtvaartbrandstoffen, 'duurzame luchtvaartbrandstoffen en synthetische luchtvaartbrandstof op de Uniemarkt voor luchtvaartbrandstoffen. Die methode is gebaseerd op verifieerbare en objectieve criteria, waaronder het meest recente beschikbare technische rapport bedoeld in artikel 13.

8. De lidstaten zien erop toe dat elke luchtvaartbrandstofleverancier die een tekort heeft opgestapeld bij het nakomen van de in artikel 4 vastgestelde verplichting inzake een minimumpercentage duurzame luchtvaartbrandstoffen of synthetische luchtvaartbrandstoffen tijdens een bepaalde rapportageperiode, in de daaropvolgende rapportageperiode, bovenop zijn verplichting voor die rapportageperiode, een hoeveelheid van die respectieve brandstof moet leveren die gelijk is aan dat tekort.

In afwijking van de eerste alinea zijn de volgende regels van toepassing op synthetische luchtvaartbrandstoffen voor de perioden van 1 januari 2030 tot en met 31 december 2031 en van 1 januari 2032 tot en met 31 december 2034:

- a) elke luchtvaartbrandstofleverancier die een tekort heeft opgebouwd bij het nakomen van de in artikel 4 vastgestelde verplichting inzake de gemiddelde percentages synthetische luchtvaartbrandstoffen in de periode van 1 januari 2030 tot en met 31 december 2031, levert de markt vóór het einde van de periode van 1 januari 2032 tot en met 31 december 2034 een hoeveelheid synthetische luchtvaartbrandstoffen die gelijk is aan dat tekort, bovenop zijn verplichting voor die periode; en
- b) elke luchtvaartbrandstofleverancier die een tekort heeft opgebouwd bij het nakomen van de bij artikel 4 vastgestelde verplichting inzake de gemiddelde percentages synthetische luchtvaartbrandstoffen in de periode van 1 januari 2032 tot en met 31 december 2034, levert in de daaropvolgende rapportageperiode, bovenop zijn verplichting voor die rapportageperiode, een hoeveelheid synthetische luchtvaartbrandstoffen die gelijk is aan dat tekort.

Het nakomen van de in de eerste en tweede alinea van dit lid bedoelde verplichtingen ontslaat de luchtvaartbrandstofleverancier niet van de verplichting om de bij de leden 4 en 5 vastgestelde boetes te betalen.

9. De lidstaten moeten op nationaal niveau over het noodzakelijke wettelijke en administratieve kader beschikken om de naleving van de verplichtingen en de inning van de boetes te garanderen.
10. De lidstaten trachten ervoor te zorgen dat de inkomsten uit boetes, of het financiële waarde-equivalent van die inkomsten, worden gebruikt ter ondersteuning van onderzoeks- en innovatieprojecten op het gebied van duurzame luchtvaartbrandstoffen, de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen of mechanismen die de prijsverschillen tussen duurzame luchtvaartbrandstoffen en conventionele luchtvaartbrandstoffen kunnen overbruggen.

Wanneer dergelijke inkomsten worden toegewezen aan de algemene begroting van een lidstaat, wordt een lidstaat geacht aan de eerste alinea te hebben voldaan als hij een financieel steunbeleid ter ondersteuning van onderzoeks- en innovatieprojecten op het gebied van duurzame luchtvaartbrandstoffen, de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen of beleidsmaatregelen ter ondersteuning van mechanismen waarmee de prijsverschillen tussen duurzame luchtvaartbrandstoffen en conventionele luchtvaartbrandstoffen kunnen worden overbrugd, uitvoert waarbij die financiële steun een waarde heeft die gelijk is aan of hoger is dan de inkomsten uit boetes.

Uiterlijk op 25 september 2026, en vervolgens om de vijf jaar, publiceren de lidstaten een rapport over het gebruik dat is gemaakt van de totale inkomsten uit de boetes, evenals informatie over hoeveel er is uitgegeven aan onderzoeks- en innovatieprojecten op het gebied van duurzame luchtvaartbrandstoffen, de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen of beleidsmaatregelen ter ondersteuning van mechanismen waarmee de prijsverschillen tussen duurzame luchtvaartbrandstoffen en conventionele luchtvaartbrandstoffen kunnen worden overbrugd.

Artikel 13

Verzameling en bekendmaking van gegevens

1. Het Agentschap publiceert elk jaar een technisch rapport op basis van de in de artikelen 7, 8 en 10 bedoelde rapporten en zendt dit toe aan het Europees Parlement en de Raad. Dat rapport bevat minstens de volgende informatie:
 - a) de totale hoeveelheid duurzame luchtvaartbrandstoffen die luchtvaartuigexploitanten in de hele Unie hebben aangekocht voor gebruik voor onder deze verordening vallende vluchten die vanaf een Unieluchthaven vertrekken, alsmede per Unieluchthaven;
 - b) de totale geleverde hoeveelheid duurzame luchtvaartbrandstoffen en synthetische luchtvaartbrandstoffen voor de hele Unie, per lidstaat en per Unieluchthaven. Het rapport bevat de hoeveelheid en het soort grondstoffen die in de hele Unie worden gebruikt, per lidstaat en per Unieluchthaven, en een analyse van het vermogen van luchtvaartbrandstofleveranciers om te voldoen aan de in bijlage I vastgelegde minimumpercentages;

- c) voor zover mogelijk, de hoeveelheid duurzame luchtvaartbrandstoffen die wordt geleverd in de derde landen waarmee de Unie of de Unie en haar lidstaten een overeenkomst inzake de verlening van luchtdiensten hebben gesloten, en in andere derde landen waar deze gegevens toegankelijk zijn voor het publiek;
- d) de toestand van de markt, met inbegrip van prijsinformatie, en tendensen op het gebied van de productie en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen in de Unie en per lidstaat en, voor zover mogelijk, in de derde landen waarmee de Unie of de Unie en haar lidstaten een overeenkomst inzake de verlening van luchtdiensten hebben gesloten, en in andere derde landen, met inbegrip van informatie over de ontwikkeling van het prijsverschil tussen duurzame luchtvaartbrandstoffen en conventionele luchtvaartbrandstoffen;
- e) de mate waarin de Unieluchthavenbeheerders, per luchthaven, de in artikel 6 vastgestelde verplichtingen naleven;
- f) de nalevingsstatus van elke luchtvaartuigexploitant en luchtvaartbrandstofleverancier die tijdens de rapportageperiode een verplichting uit hoofde van deze verordening moet nakomen;
- g) de oorsprong en kenmerken van alle duurzame luchtvaartbrandstoffen en de duurzaamheidskenmerken van waterstof voor de luchtvaart die luchtvaartuigexploitanten hebben aangekocht voor gebruik voor onder deze verordening vallende vluchten die vertrekken vanaf Unieluchthavens;

- h) het gemiddelde totale gehalte aan aromaten en naftalenen in volumepercent en het massapercentage zwavel in de geleverde luchtvaartbrandstoffen per Unieluchthaven en in de hele Unie;
 - i) de voortgang met projecten op Unieluchthavens met betrekking tot de in artikel 7, lid 3, bedoelde initiatieven.
2. Het Agentschap kan de deskundigen van de lidstaten raadplegen bij het opstellen van dat rapport.

Artikel 14

Milieulabelsysteem

1. Hierbij wordt een vrijwillig milieulabelsysteem ingesteld waarmee de milieuprestaties van vluchten kunnen worden gemeten.
2. Op grond van dit artikel afgegeven labels zijn van toepassing op binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallende luchtvaartuigexploitanten voor onder deze verordening vallende vluchten die vanaf Unieluchthavens vertrekken. Indien een luchtvaartuigexploitant verzoekt om de afgifte van een label uit hoofde van dit artikel, verzoekt hij om een dergelijk label voor al zijn vluchten die onder deze verordening vallen en vanaf Unieluchthavens vertrekken.

Luchtvaartuigexploitanten kunnen ook om de afgifte van labels uit hoofde van dit artikel verzoeken voor hun onder deze verordening vallende vluchten die op Unieluchthavens aankomen. Indien een luchtvaartuigexploitant verzoekt om de afgifte van een label uit hoofde van deze alinea, vraagt hij een dergelijk label aan voor al zijn vluchten die op Unieluchthavens aankomen.

3. Op grond van dit artikel afgegeven labels certificeren het milieuprestatieniveau van een vlucht op basis van de in de tweede alinea van dit lid bedoelde informatie. Het milieuprestatieniveau van een vlucht wordt bepaald op basis van de gemiddelde milieuprestaties van de vluchten die door een bepaalde luchtvaartuigexploitant op een specifieke route worden uitgevoerd tijdens de vorige overeenkomstige dienstregelingsperiode in de zin van artikel 2, punt d), van Verordening (EEG) nr. 95/93.

Op grond van dit artikel afgegeven labels bevatten de volgende informatie:

- a) de verwachte koolstofvoetafdruk per passagier, uitgedrukt in meeteenheden zoals kilogram CO₂ per passagier, voor de geldigheidsduur van het label;
- b) de verwachte CO₂-efficiëntie per kilometer, uitgedrukt in meeteenheden zoals gram CO₂ per passagier per kilometer, voor de geldigheidsduur van het label.

4. De verwachte koolstofvoetafdruk per passagier en de verwachte CO₂-efficiëntie per kilometer van een vlucht worden door het Agentschap bepaald op basis van een gestandaardiseerde en wetenschappelijk onderbouwde methode en van de informatie van de luchtvaartuigexploitanten over alle of een aantal van de volgende factoren:
 - a) de typen luchtvaartuigen, het gemiddelde aantal passagiers en vrachtladingen, zo nodig aangevuld met schattingen van die factoren, zoals de gemiddelde bezettingsgraad voor de gespecificeerde route gedurende een bepaalde periode; en
 - b) de prestaties van de brandstof die wordt gebruikt voor de door de luchtvaartuigexploitant uitgevoerde vluchten op basis van de getankte hoeveelheid brandstof en met gebruikmaking van parameters zoals de totale hoeveelheid aan boord genomen duurzame luchtvaartbrandstoffen, het percentage ten opzichte van de totale hoeveelheid getankte brandstof, de kwaliteit en oorsprong, de samenstelling en de levenscyclusemissies door het gebruik van brandstoffen, berekend voor de vlucht.
5. Op grond van dit artikel afgegeven labels zijn geldig voor een beperkte periode van ten hoogste één jaar als gespecificeerd in de in lid 11, punt c), bedoelde uitvoeringshandelingen. De geldigheidsduur van het label wordt door de luchtvaartuigexploitant duidelijk zichtbaar weergegeven, samen met het label.
6. Het Agentschap geeft op verzoek van een luchtvaartuigexploitant labels af voor elke vlucht of reeks vluchten die onder dezelfde omstandigheden wordt uitgevoerd, op basis van de in lid 3 bedoelde informatie en de in lid 4 bedoelde gestandaardiseerde en wetenschappelijk onderbouwde methode en factoren.

Het Agentschap kan van de vliegtuigexploitant verlangen dat hij aanvullende informatie verstrekt die nodig is voor de afgifte van het label.

Wanneer de luchtvaartuigexploitant niet alle informatie indient die het Agentschap nodig heeft om het aangevraagde label af te geven, wijst het Agentschap het verzoek af.

De luchtvaartuigexploitant kan beroep instellen tegen besluiten van het Agentschap die genomen worden op grond van deze alinea en lid 7 van dit artikel. Een dergelijk beroep wordt binnen 10 dagen na de kennisgeving van het besluit ingediend bij de in artikel 105 van Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad¹ bedoelde kamer van beroep. De artikelen 106 en 107, artikel 108, leden 2 en 3, en de artikelen 111 tot en met 114 van Verordening (EU) 2018/1139 zijn van toepassing. Elk door het Agentschap uit hoofde van dit lid genomen besluit wordt onverwijld genomen.

7. Het Agentschap evalueert periodiek of de factoren op basis waarvan een label is afgegeven voor elke vlucht of reeks vluchten die onder dezelfde omstandigheden wordt uitgevoerd, zijn veranderd. Indien het Agentschap concludeert dat een label niet langer passend is, trekt het, nadat het de exploitant in de gelegenheid heeft gesteld te worden gehoord, het bestaande label in of geeft het een nieuw label af. Het Agentschap stelt de luchtvaartuigexploitant in kennis van zijn besluit.

De luchtvaartuigexploitant past onverwijld de weergave van het label dienovereenkomstig aan.

¹ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

8. Luchtvaartuigexploitanten waaraan overeenkomstig lid 6 een label is toegekend, geven het label weer, met de in lid 3, tweede alinea, bedoelde informatie. Het label moet gemakkelijk toegankelijk en eenvoudig te begrijpen zijn. Het wordt gepresenteerd op een manier waardoor klanten de milieuprestaties van vluchten die door verschillende vliegtuigexploitanten op dezelfde route worden uitgevoerd, gemakkelijk kunnen vergelijken. Indien een luchtvaartuigexploitant het label in een verkooppunt of enig ander contact met de klanten toont, moet hij dit voor alle vluchten doen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen.
9. Om de kosten van de door het Agentschap verleende dienst te financieren, moet voor de afgifte van een label op verzoek van een luchtvaartuigexploitant een vergoeding worden betaald. De inkomsten uit dergelijke vergoedingen vormen andere inkomsten in de zin van artikel 120, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139 en worden behandeld als bestemmingsontvangsten die door het Agentschap moeten worden toegewezen om die kosten te dekken. Artikel 126, leden 2 en 3, van Verordening (EU) 2018/1139 zijn van toepassing. Het bedrag van de vergoeding wordt vastgesteld op grond van artikel 126, lid 4, van Verordening (EU) 2018/1139.
10. In het kader van zijn taken op het gebied van milieubescherming als bepaald in artikel 87, lid 2, van Verordening (EU) 2018/1139 draagt het Agentschap bij aan de bewustmaking van het bestaan van het bij dit artikel ingestelde labelingsysteem.

11. Om de uniforme uitvoering en naleving van de in dit artikel vastgestelde regels te waarborgen, stelt de Commissie uiterlijk op 1 januari 2025 uitvoeringshandelingen vast met gedetailleerde bepalingen betreffende:
- a) de in lid 4 bedoelde gestandaardiseerde en wetenschappelijk onderbouwde methode, gebaseerd op de beste beschikbare wetenschappelijke gegevens, met name de door het Agentschap verstrekte gegevens, met inbegrip van de methode voor het gebruik van de in lid 4, punt a), bedoelde ramingen;
 - b) de procedure volgens welke luchtvaartuigexploitanten het Agentschap de relevante informatie voor de afgifte van een label moeten verstrekken, en de procedure voor de afgifte van dat label door het Agentschap, met inbegrip van de termijn waarbinnen het Agentschap een besluit moet nemen op grond van lid 6;
 - c) de geldigheidsduur van de overeenkomstig dit artikel afgegeven labels (maximaal één jaar);
 - d) de voorwaarden waaronder het Agentschap de in lid 7 bedoelde evaluatie moet uitvoeren;
 - e) de in lid 7 bedoelde procedure waarmee het Agentschap bestaande labels kan intrekken of een nieuw label kan afgeven;

- f) de modellen voor de weergave van labels die op grond van dit artikel zijn afgegeven;
- g) het waarborgen van een gemakkelijke toegang tot alle afgegeven labels in een machineleesbaar formaat;
- h) de mogelijkheid en de voorwaarden waaronder luchtvaartuigexploitanten voor vluchten die vertrekken vanaf Unieluchthavens, zonder een label uit hoofde van dit artikel te gebruiken, vergelijkbare informatie over milieuprestaties als bedoeld in lid 3 mogen weergeven.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 16, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

12. Uiterlijk op 1 juli 2027 inventariseert en beoordeelt de Commissie de ontwikkelingen met betrekking tot de werking van het bij dit artikel ingestelde labelsysteem, evenals mogelijke verbeteringen of aanvullende maatregelen bij dat systeem, met name met het oog op de invoering van een verplicht milieulabelsysteem dat alle aspecten van de milieuprestaties van vluchten of reeksen vluchten en de verschillende decarbonisatiemaatregelen die luchtvaartuigexploitanten nemen, omvat, met volledige inachtneming van het Unierecht. De Commissie dient bij het Europees Parlement en de Raad een rapport in met de belangrijkste bevindingen van de op grond van dit lid uitgevoerde beoordeling. Zo nodig kan het rapport vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel.

Artikel 15
Flexibiliteitsmechanismen

1. In afwijking van artikel 4, lid 1, mag een luchtvaartbrandstofleverancier van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2034 voor elke rapportageperiode de in bijlage I vastgestelde minimumpercentages duurzame luchtvaartbrandstoffen leveren als een gewogen gemiddelde van alle luchtvaartbrandstof die hij tijdens die rapportageperiode aan Unieluchthavens heeft geleverd.

2. Uiterlijk op 1 juli 2024 inventariseert en beoordeelt de Commissie de ontwikkelingen op het gebied van de productie en levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen op de Uniemarkt voor luchtvaartbrandstoffen en beoordeelt zij mogelijke verbeteringen of aanvullende maatregelen ten opzichte van het in lid 1 bedoelde bestaande flexibiliteitsmechanisme voor duurzame luchtvaartbrandstoffen, zoals het opzetten of erkennen van een systeem van verhandelbaarheid van duurzame luchtvaartbrandstoffen om de levering van brandstoffen in de Unie mogelijk te maken zonder fysiek op een bevoorradingsplaats te zijn aangesloten, teneinde de levering en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen voor de luchtvaart tijdens de flexibiliteitsperiode verder te vergemakkelijken.

Met een dergelijk mogelijk systeem, dat elementen van een “book- en claim”-regeling bevat, zouden luchtvaartuigexploitanten en/of brandstofleveranciers duurzame luchtvaartbrandstoffen kunnen kopen door middel van contractuele regelingen met luchtvaartbrandstofleveranciers en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op Unieluchthavens kunnen claimen.

De Commissie dient bij het Europees Parlement en de Raad een rapport in met de belangrijkste bevindingen van de op grond van dit lid uitgevoerde evaluatie, zo nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel.

Artikel 16
Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het ReFuelEU Luchtvaart-comité (“het comité”). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Indien naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Indien naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 17
Rapportage en evaluatie

1. Uiterlijk op 1 januari 2027, en daarna om de vier jaar, legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad een rapport voor over de toepassing van deze verordening.

2. Dat rapport bevat een gedetailleerde beoordeling van de ontwikkeling van de markt voor luchtvaartbrandstoffen en de gevolgen van die ontwikkeling voor de werking van de interne luchtvaartmarkt van de Unie, onder meer voor het concurrentievermogen en de connectiviteit, met name voor eilanden en afgelegen gebieden, en voor de kosteneffectiviteit van de levenscyclusemissiereducties. In het rapport wordt ook de behoefte aan investeringen, werkgelegenheid en opleiding, evenals onderzoek en innovatie op het gebied van duurzame luchtvaartbrandstoffen beoordeeld. Daarnaast verschaft het rapport informatie over de technologische ontwikkelingen op het gebied van onderzoek en innovatie in de luchtvaart die relevant zijn voor duurzame luchtvaartbrandstoffen, onder meer ook met betrekking tot het beperken van andere emissies dan CO₂ of technologieën zoals directe afvang uit de lucht.

3. In het rapport wordt een beoordeling verricht van de mogelijke noodzaak om het toepassingsgebied van deze verordening, de definitie van duurzame luchtvaartbrandstoffen, de in aanmerking komende brandstoffen en de minimumpercentages in artikel 4 en bijlage I, en de hoogte van de boetes te herzien. In het rapport wordt beoordeeld of het toepassingsgebied van deze verordening kan worden uitgebreid met andere energiebronnen en andere soorten synthetische brandstoffen zoals gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2018/2001, met inachtneming van het beginsel van technologische neutraliteit. Het rapport bevat ook beoordelingen van initiatieven, verbeteringen en aanvullende maatregelen om het aanbod en het gebruik van niet-drop-in-luchtvaartbrandstoffen en aanverwante diensten, infrastructuur en technologieën verder te vergemakkelijken en te bevorderen in overeenstemming met de doelstelling om het luchtvervoer koolstofvrij te maken en tegelijkertijd een gelijk speelveld te behouden.

4. In het rapport wordt nagegaan of er mechanismen kunnen worden opgenomen om de productie en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen te ondersteunen, met inbegrip van de verzameling en het gebruik van middelen, en om de negatieve gevolgen van deze verordening voor de connectiviteit en het concurrentievermogen te beperken. In het rapport wordt nagegaan of dergelijke mechanismen financiële en andere mechanismen moeten omvatten om de prijsverschillen tussen duurzame luchtvaartbrandstoffen en conventionele luchtvaartbrandstoffen te overbruggen.
5. In het rapport worden de gevolgen van de uit hoofde van artikel 5 verleende vrijstellingen op de werking van de interne luchtvaartmarkt beoordeeld.

Voor zover mogelijk bevat het rapport informatie over de beleidsontwikkelingen in relevante derde landen, onder meer in het kader van hun multilaterale en bilaterale overeenkomsten met de Unie of met de Unie en haar lidstaten, evenals over de ontwikkeling van een potentieel beleidskader voor de levering en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op ICAO-niveau.

In het rapport wordt een beoordeling verricht van het concurrentievermogen van luchtvaartmaatschappijen en luchthavenhubs van de Unie ten opzichte van hun concurrenten in relevante derde landen, alsook van mogelijke herroutering, met name door een verschuiving van het verkeer naar luchthavenhubs in derde landen, die tot koolstoflekkage leidt. Bij gebrek aan een verplichte regeling op internationaal niveau voor het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen voor internationale vluchten met een vergelijkbaar ambitieniveau als de in deze verordening vastgestelde vereisten of van mechanismen die op internationaal niveau zijn ontwikkeld om het risico op koolstoflekkage en concurrentieverstoring voor de internationale luchtvaart te voorkomen, neemt de Commissie, waar nodig, uiterlijk op 31 december 2026 gerichte mechanismen in overweging om die gevolgen te voorkomen, waaronder, indien nodig, de uitbreiding tot de internationale luchtvaart van het bij Verordening (EU) 2023/956 van het Europees Parlement en de Raad¹ ingestelde mechanisme voor koolstofgrenscorrectie, evenals andere soorten maatregelen, rekening houdend met het feit dat de eindbestemming van de vlucht buiten het grondgebied van de Unie ligt.

6. Het rapport bevat gedetailleerde informatie over de handhaving van deze verordening. In het rapport wordt nagegaan of deze verordening moet worden gewijzigd en, in voorkomend geval, welke wijzigingen moeten worden overwogen die in de lijn liggen van een potentieel beleidskader inzake het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op ICAO-niveau.

Als onderdeel van het eerste rapport, of in een eerder stadium als een op zichzelf staand rapport dat aan het Europees Parlement en de Raad wordt voorgelegd, beoordeelt de Commissie mogelijke maatregelen om het brandstofgehalte van luchtvaartbrandstoffen te optimaliseren.

¹ Verordening (EU) 2023/956 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot instelling van een mechanisme voor koolstofgrenscorrectie (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 52).

7. De Commissie kan bij de opstelling van dat rapport, ten laatste zes maanden vóór de vaststelling ervan, de lidstaten raadplegen.

Artikel 18

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2024.

De artikelen 4, 5, 6, 8 en 10 zijn evenwel van toepassing met ingang van 1 januari 2025.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te ...,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

BIJLAGE I

In artikel 4 bedoelde percentages duurzame luchtvaartbrandstoffen

- a) Vanaf 1 januari 2025, elk jaar, een minimumpercentage van 2 % duurzame luchtvaartbrandstoffen;
- b) Vanaf 1 januari 2030, elk jaar, een minimumpercentage van 6 % duurzame luchtvaartbrandstoffen, waarvan:
 - i) voor de periode van 1 januari 2030 tot en met 31 december 2031: een gemiddeld percentage over de periode van 1,2 % synthetische luchtvaartbrandstoffen, waarvan elk jaar een minimumpercentage van 0,7 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;
 - ii) voor de periode van 1 januari 2032 tot en met 31 december 2034: een gemiddeld percentage over de periode van 2,0 % synthetische luchtvaartbrandstoffen, waarvan elk jaar een minimumpercentage van 1,2 % synthetische luchtvaartbrandstoffen van 1 januari 2032 tot en met 31 december 2033 en waarvan een minimumpercentage van 2,0 % synthetische luchtvaartbrandstoffen van 1 januari 2034 tot en met 31 december 2034;
- c) Vanaf 1 januari 2035, elk jaar, een minimumpercentage van 20 % duurzame luchtvaartbrandstoffen, waarvan een minimumpercentage van 5 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;
- d) Vanaf 1 januari 2040, elk jaar, een minimumpercentage van 34 % duurzame luchtvaartbrandstoffen, waarvan een minimumpercentage van 10 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;

- e) Vanaf 1 januari 2045, elk jaar, een minimumpercentage van 42 % duurzame luchtvaartbrandstoffen, waarvan een minimumpercentage van 15 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;
 - f) Vanaf 1 januari 2050, elk jaar, een minimumpercentage van 70 % duurzame luchtvaartbrandstoffen, waarvan een minimumpercentage van 35 % synthetische luchtvaartbrandstoffen.
-

BIJLAGE II

Model voor rapportage door luchtvaartuigexploitanten

Model voor rapportage door luchtvaartuigexploitanten
over het tanken van duurzame luchtvaartbrandstoffen

Unie- luchthaven	ICAO-code van de Unie- luchthaven	Jaarlijks benodigde luchtvaart- brandstof (ton)	Werkelijk getankte luchtvaart- brandstof (ton)	Jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid (ton)	Totale jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid (ton)	Jaarlijks getankte hoeveelheid voor brandstof- veiligheids- voorschriften (ton)

Model voor rapportage door vliegtuigexploitanten
over aankopen van duurzame luchtvaartbrandstoffen

Totaal aantal uitgevoerde vluchten	Totaal aantal vliegreuren	Brandstof- leverancier	Aangekochte hoeveelheid (ton)	Omzettings- proces	Kenmerken	Oorsprong van de grondstof	Levens- cyclus- emissies