



Brussel, 2 juni 2022  
(OR. fr, en)

9805/22

---

---

**Interinstitutioneel dossier:  
2021/0205(COD)**

---

---

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

#### **RESULTAAT BESPREKINGEN**

---

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de delegaties
nr. vorig doc.:	8859/22
nr. Comdoc.:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Betreft:	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer – ReFuel Luchtvaart - Algemene oriëntatie

---

Voor de delegaties gaat in de [bijlage](#) ter informatie de tekst van de algemene oriëntatie over bovengenoemd voorstel waarover de Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) (Vervoer) in zijn zitting van 2 juni 2022 overeenstemming heeft bereikt.

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer**

(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 Comité<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>2</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

1. In de voorbije decennia heeft de luchtvaart een cruciale rol gespeeld in de economie van de Unie en in het alledaagse leven van de burgers van de Unie, als een van de best presterende en meest dynamische economische sectoren van de Unie. De luchtvaart vormde een sterke motor achter economische groei, werkgelegenheid, handel en toerisme, en zorgde voor connectiviteit en mobiliteit voor zowel bedrijven als burgers, met name in de interne luchtvaartmarkt van de Unie. De groei van de luchtvaart heeft de connectiviteit binnen de Unie en met derde landen fors verbeterd; de luchtvaart is ook van vitaal belang voor de economie van de Unie.

---

<sup>1</sup> PB C van , blz. .

<sup>2</sup> PB C van , blz. .

2. Sinds 2020 is de luchtvaart een van de sectoren die het zwaarst zijn getroffen door de COVID-19-crisis. Nu het einde van de pandemie in zicht is, wordt verwacht dat het luchtverkeer zich in de komende jaren geleidelijk zal herstellen tot het niveau van voor de crisis. Tegelijkertijd zijn de emissies sinds 1990 steeds toegenomen en deze tendens zou zich opnieuw kunnen voordoen naarmate wij de pandemie achter ons laten. Het is dan ook noodzakelijk voorbereidingen te treffen voor de toekomst en de nodige aanpassingen door te voeren om een goed functionerende luchtvaartmarkt met een hoog niveau van connectiviteit, veiligheid en beveiliging te garanderen, die bijdraagt tot het bereiken van de klimaatdoelstellingen van de Unie.
3. Het functioneren van de luchtvaartsector van de Unie wordt bepaald door zijn grensoverschrijdend karakter binnen de Unie en door zijn mondiale dimensie. De interne luchtvervoersmarkt is een van de meest geïntegreerde sectoren in de Unie en wordt gereguleerd door uniforme markttoegangsregels en exploitatievoorwaarden. Het externe luchtvaartbeleid is gebaseerd op regels die op mondiaal niveau zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), en door uitgebreide multilaterale of bilaterale overeenkomsten tussen de Unie of haar lidstaten en derde landen.
4. De luchtvervoersmarkt is onderhevig aan sterke concurrentie tussen marktdeelnemers in de hele Unie, voor wie een gelijk speelveld onontbeerlijk is. De stabiliteit en het succes van de luchtvervoersmarkt 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 kansen. Eventuele marktverstoringen kunnen luchtvaartuigexploitanten of luchthavens benadelen ten opzichte van interne of externe concurrenten. Dit kan leiden tot een daling van het concurrentievermogen van de luchtvervoerssector en een afname van de connectiviteit voor burgers en bedrijven.

5. Het is met name belangrijk in de hele luchtvervoersmarkt 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 duurzame luchtvaartbrandstoffen ("sustainable aviation fuels" – SAF's) te bevorderen. Schommelingen in brandstofprijzen kunnen gevolgen hebben voor de economische prestaties van luchtvaartuigexploitanten en kunnen een negatief effect hebben op de mededinging op de markt. Verschillen in de prijs van luchtvaartbrandstof tussen Unieluchthavens onderling of tussen Unie- en niet-Unieluchthavens kunnen ertoe leiden dat luchtvaartuigexploitanten hun tankstrategieën aanpassen om economische redenen. 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, hetgeen een concurrentievoordeel vormt ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op vergelijkbare routes. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor het concurrentievermogen van de sector en schadelijk zijn voor de connectiviteit. Deze verordening moet maatregelen vaststellen om dergelijke praktijken te voorkomen om onnodige milieuschade te vermijden en om de voorwaarden voor eerlijke concurrentie op de luchtvervoersmarkt te herstellen en in stand te houden.
6. Duurzame ontwikkeling is een van de belangrijkste doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Dit vereist een geïntegreerde aanpak die erop gericht is zowel de doeltreffende werking van de vervoerssystemen van de Unie als de bescherming van het milieu te garanderen. De duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer vereist de invoering van maatregelen om de koolstofemissies van luchtvaartuigen die vanaf Unieluchthavens vliegen, te verlagen. Dergelijke maatregelen kunnen bijdragen tot het bereiken van de klimaatdoelstellingen van de Unie voor 2030 en 2050.

7. De mededeling inzake een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit<sup>3</sup>, die in december 2020 door de Commissie is vastgesteld, bevat een stappenplan voor de groene en digitale transformatie van het EU-vervoerssysteem en om dit systeem veerkrachtiger te maken. Het koolstofvrij maken van de luchtvervoerssector is een noodzakelijk en uitdagend proces, vooral op korte termijn. Dankzij technologische ontwikkelingen in het kader van Europese en nationale onderzoeks- en innovatieprogramma's op luchtvaartgebied, konden de emissies in de voorbije decennia aanzienlijk worden teruggedrongen. Deze emissiebeperkingen konden het tempo van de wereldwijde groei van het luchtverkeer echter niet bijhouden. Voor korte vluchten zullen nieuwe technologieën de afhankelijkheid van fossiele energie naar verwachting helpen beperken in de komende decennia, maar SAF's vormen de enige oplossing om ook langere vluchten in de nabije toekomst al in aanzienlijke mate koolstofvrij te maken. Dit potentieel blijft op dit ogenblik echter grotendeels onbenut.
8. SAF's zijn vloeibare drop-inbrandstoffen die volledig verwisselbaar zijn met conventionele luchtvaartbrandstof en compatibel zijn met bestaande luchtvaartuigmotoren. Verscheidene productiemethoden voor SAF's zijn reeds wereldwijd gecertificeerd voor gebruik in de civiele of de militaire luchtvaart. SAF's 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 kunnen SAF's bijdragen tot het verlagen van het aromatische gehalte van de door luchtvaartuigexploitanten gebruikte eindbrandstof, en aldus tot het beperken van andere niet-CO<sub>2</sub>-emissies. Andere alternatieven om luchtvaartuigen aan te drijven, zoals elektriciteit of vloeibare waterstof, zullen naar verwachting geleidelijk bijdragen tot de decarbonisatie van het luchtvervoer, te beginnen bij kortereafstandsvluchten.
9. De geleidelijke invoering van SAF's op de luchtvervoersmarkt zal extra kosten voor luchtvaartmaatschappijen met zich meebrengen, aangezien de productie van dergelijke brandstoffen op dit ogenblik duurder is dan die van conventionele luchtvaartbrandstof. Naar verwachting zal dit de reeds bestaande problemen in verband met een gelijk speelveld op de markt voor luchtvaartbrandstof nog versterken, en verdere verstoringen veroorzaken tussen luchtvaartuigexploitanten en luchthavens. Deze verordening moet maatregelen omvatten om te voorkomen dat de invoering van SAF's een negatief effect heeft op het concurrentievermogen van de luchtvaartsector, door geharmoniseerde eisen vast te stellen voor de hele Unie.

---

<sup>3</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst (COM(2020) 789 final, 9.12.2020).

10. Op mondiaal niveau worden SAF's gereguleerd door de ICAO. De ICAO stelt met name gedetailleerde eisen vast inzake de duurzaamheid, traceerbaarheid en registratie van SAF's voor gebruik in vluchten die onder de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) vallen. Hoewel Corsia stimulansen bevat en SAF's worden beschouwd als een integrale pijler van het toewerken naar de haalbaarheid van een langetermijndoelstelling voor de internationale luchtvaart (Long-Term Aspiration Goal), is er momenteel geen verplichting tot het gebruik van SAF's voor internationale vluchten. Uitgebreide multilaterale of bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen de EU of haar lidstaten en derde landen bevatten meestal bepalingen inzake milieubescherming. Voorlopig leggen deze bepalingen echter geen bindende eisen inzake het gebruik van SAF's op aan de overeenkomstsluitende partijen.
11. Op EU-niveau zijn algemene regels inzake hernieuwbare energie voor de vervoerssector uiteengezet in Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad<sup>4</sup>. In het verleden is gebleken dat dergelijke horizontale sectoroverschrijdende regelgevingskaders niet doeltreffend zijn om een verschuiving van fossiele brandstoffen naar SAF's tot stand te brengen. In Richtlijn (EU) 2018/2001 en haar voorganger zijn overkoepelende doelstellingen vastgesteld om hernieuwbare brandstoffen te leveren aan alle vervoerswijzen. Aangezien het voor de kleine markt van luchtvaartbrandstoffen duurder is om hernieuwbare brandstoffen te ontwikkelen dan voor andere vervoerswijzen, moet dit regelgevingskader worden aangevuld met luchtvaartspecifieke maatregelen om de uitrol van SAF's te stimuleren. Voorts bestaat het risico dat de nationale maatregelen ter omzetting van Richtlijn (EU) 2018/2001 een aanzienlijke versnippering van de luchtvervoersmarkt teweegbrengen, waarbij de nationale regels inzake SAF's sterk uiteenlopende streefwaarden zouden bevatten. Dit zouden de problemen in verband met een gelijk speelveld in het luchtvervoer naar verwachting verder vergroten.

---

<sup>4</sup> 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).

12. Er moeten dan ook uniforme regels voor de interne luchtvaartmarkt worden vastgesteld, ter aanvulling van Richtlijn (EU) 2018/2001, teneinde de algemene doelstellingen te verwezenlijken door de specifieke behoeften en eisen van de interne luchtvaartmarkt van de EU aan te pakken. De onderhavige verordening heeft met name tot doel een versnippering van de luchtvaartmarkt te vermijden en mogelijke concurrentievervalsingen tussen marktdeelnemers of oneerlijke kostenvermindering door tankpraktijken van luchtvaartuigexploitanten te voorkomen en tegelijk het gebruik van SAF's te bevorderen. Deze verordening dient evenwel de verplichtingen van Richtlijn (EU) 2018/2001 onverlet te laten. De lidstaten kunnen het gebruik van de in deze verordening bedoelde luchtvaartbrandstoffen claimen om de in die richtlijn vastgelegde doelstellingen en streefcijfers te halen, conform de voorwaarden en binnen de grenzen van die richtlijn.
13. Deze verordening heeft in eerste instantie tot doel een kader vast te stellen voor het herstel en behoud van een gelijk speelveld op de luchtvervoersmarkt, voor 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 luchthavens opzadelen met een concurrentienadeel ten opzichte van andere. In tweede instantie heeft ze tot doel robuuste regels voor de EU-luchtvaartmarkt vast te stellen om ervoor te zorgen dat het marktaandeel van SAF's op Unieluchthavens geleidelijk kan worden verhoogd zonder nadelige effecten voor het concurrentievermogen van de interne luchtvaartmarkt van de EU.
14. Het is van essentieel belang geharmoniseerde regels vast te stellen in de hele interne markt van de EU, die rechtstreeks en uniform van toepassing zijn op deelnemers aan de luchtvaartmarkt enerzijds, en deelnemers aan de luchtvaartbrandstoffenmarkt 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 strengere streefwaarden voor de levering van SAF's bevatten. Dergelijke streefwaarden moeten zorgvuldig worden vastgesteld, rekening houdend met de doelstellingen van een goed functionerende luchtvervoersmarkt, de noodzaak om de luchtvaartsector koolstofvrij te maken en de huidige stand van zaken in de sector voor SAF's.

15. 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 luchtvaartuigen voor humanitaire, repatriërings-, uitzettings-, opsporings-, reddings-, rampenbestrijdings-, medische, douane-, politie- en brandbestrijdingsdoeleinden. Dergelijke vluchten zijn uitzonderlijk en kunnen niet altijd op dezelfde wijze als geregelde vluchten worden gepland. Door de aard van deze activiteiten kunnen deze 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 eengemaakte luchtvaartmarkt van de EU 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 EU zijn gelegen. Om de connectiviteit voor de burgers, bedrijven en regio's van de EU te waarborgen, is het tegelijkertijd ook belangrijk dat er geen onnodige lasten worden opgelegd aan luchtvervoersactiviteiten 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 in de Unie gelegen luchthavens. Bovendien moeten de lidstaten kunnen besluiten dat een op hun grondgebied gelegen luchthaven die deze drempel niet haalt, voor de toepassing van deze verordening als een Unieluchthaven moet worden behandeld en derhalve onder deze verordening moet vallen. Om dezelfde redenen moet een drempelwaarde worden vastgesteld om luchtvaartuigexploitanten vrij te stellen die een zeer laag aantal vluchten vanaf luchthavens op EU-grondgebied uitvoeren.



16. De ontwikkeling en uitrol van SAF's met een groot duurzaamheidspotentieel, commerciële maturiteit en een groot potentieel voor innovatie en groei om aan toekomstige behoeften te voldoen, moet worden aangemoedigd. Dit moet de totstandbrenging van innoverende en concurrerende brandstofmarkten ondersteunen en ervoor zorgen dat op korte en lange termijn voldoende SAF's 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. Daartoe moeten alle biobrandstoffen die voldoen aan de duurzaamheids- en broeikasgasemissiecriteria van Richtlijn (EU) 2018/2001 en die gecertificeerd zijn overeenkomstig die richtlijn – met uitzondering van biobrandstoffen die worden geproduceerd uit "voedsel- en voedergewassen", hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en luchtvaart-brandstoffen met gerecycleerde koolstof die voldoen aan de in die richtlijn vermelde broeikasgasemissiereductiedrempel – in aanmerking komen. In dat verband moet de subsidiabiliteit van biobrandstoffen, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof op de duurzaamheidscriteria en -drempels van Richtlijn 2018/2001 worden gebaseerd, om de samenhang met ander gerelateerd EU-beleid te waarborgen.

Met name SAF's 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 SAF's, 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 artikel 2, tweede alinea, punt 40, van die richtlijn, en bepaald overeenkomstig de in gedelegeerde handeling [XXX] vastgestelde methode.

Koolstofarme synthetische brandstoffen voor de luchtvaart met vergelijkbare hoge broeikasgasreducties als hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong moeten eveneens in het toepassingsgebied van deze verordening worden opgenomen.

- (16 a) Gezien het gebruik ervan voor cosmetica en diervoeders, moeten andere biobrandstoffen dan geavanceerde biobrandstoffen in de zin van artikel 2, tweede alinea, punt 34, van 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 brandstofleverancier op Unieluchthavens worden geleverd, ten hoogste 3 % uitmaken om te voldoen aan het minimumaandeel SAF's dat op grond van deze verordening op elke Unieluchthaven moet worden geleverd.

17. Om duurzaamheidsredenen mogen uit voedsel- en voedergewassen geproduceerde biobrandstoffen 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 van 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 milieuvoordelen 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 emissievermindering bij individuele biobrandstoffen geheel of gedeeltelijk teniet kunnen doen – houden indirecte veranderingen in landgebruik ook risico's in voor de biodiversiteit. Vooral een potentieel grote uitbreiding van de productie ten gevolge van een aanzienlijke toename van de vraag houdt ernstige risico's in. De vraag naar uit voedsel- en voedergewassen geproduceerde biobrandstoffen is momenteel verwaarloosbaar in de luchtvaartsector, 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 de decarbonisatie in 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 vervoerssector.

18. [...].
19. De onderhavige verordening moet tot doel hebben ervoor te zorgen dat luchtvaartuig-exploitanten kunnen concurreren op basis van gelijke kansen voor wat de toegang tot SAF's betreft. Om verstoringen van de markt voor luchtdiensten te vermijden, moet op onder deze verordening vallende Unieluchthavens een zelfde minimumaandeel SAF's worden geleverd. Om een duidelijk en voorspelbaar rechtskader tot stand te brengen en zo de ontwikkeling en uitrol te bevorderen van de meest duurzame en innoverende brandstoftechnologieën die het groeipotentieel hebben om tegemoet te komen aan toekomstige behoeften, moeten in deze verordening minimumaandelen SAF's, met inbegrip van synthetische luchtvaartbrandstoffen, worden vastgesteld die in de loop van de tijd geleidelijk worden verhoogd. De vaststelling van een specifieke sub-verplichting inzake synthetische luchtvaartbrandstoffen is noodzakelijk gezien het aanzienlijke decarbonisatiepotentieel en de huidige geraamde productiekosten van deze brandstoffen. Wanneer synthetische luchtvaartbrandstoffen worden geproduceerd met hernieuwbare energie 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 SAF's hebben ze ook aanzienlijke voordelen wat de hulpbronnenefficiëntie van het productieproces betreft (met name waternverbruik). De productiekosten van synthetische luchtvaartbrandstoffen worden momenteel echter geraamd op drie tot zes keer de huidige marktprijs van conventionele luchtvaartbrandstof. Daarom moet een sub-verplichting voor deze technologie worden opgenomen in de verordening. Brandstofleveranciers moeten de mogelijkheid hebben om de in deze verordening vastgelegde minimumaandelen te bereiken met gebruikmaking van koolstofarme synthetische brandstoffen voor de luchtvaart die zijn afgeleid van koolstofarme waterstof en die vergelijkbare hoge broeikasgasreducties opleveren als hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong.
20. Het is van essentieel belang ervoor te zorgen dat het minimumaandeel SAF's met succes kan worden geleverd aan de luchtvaartmarkt, zonder leveringstekorten. Er moet dan ook voldoende aanlooptijd worden gepland om de sector hernieuwbare brandstoffen in staat te stellen de productiecapaciteit dienovereenkomstig te ontwikkelen. De levering van SAF's moet verplicht worden met ingang van 2025. Om de markt rechtszekerheid en voorspelbaarheid te bieden en de investeringen blijvend in de richting van productiecapaciteit voor SAF's te sturen, moeten de bepalingen van deze verordening gedurende een lange periode stabiel blijven.

(20 a) Aangezien de verordening geen maximumaandeel SAF's voorschrijft, mogen luchtvaartmaatschappijen en brandstofleveranciers een ambitieuzer milieubeleid voeren, waarbij in hun volledige exploitatienetwerk meer SAF's worden geleverd en gebruikt. Bijgevolg moet het de markt vrij blijven staan om grotere hoeveelheden SAF's te leveren en te gebruiken dan wat nodig is om de in deze verordening vastgestelde minimumaandelen toe te passen. Om het koolstofvrij maken van de luchtvaartsector verder te bevorderen en met het oog op het aanzienlijke potentieel van synthetische luchtvaartbrandstoffen op dit vlak, moeten de lidstaten bovendien gedurende een beperkte periode en tot specifieke plafonds hogere minimumaandelen van dergelijke brandstoffen als die welke in deze verordening zijn vastgesteld, kunnen gebruiken op een of meer Unieluchthavens die zich op hun grondgebied bevinden, indien het in deze verordening vastgestelde minimumaandeel SAF's, met inbegrip van synthetische luchtvaartbrandstoffen, tijdens de vorige rapporteringsperiode gemiddeld over alle Unieluchthavens is bereikt of op enig moment vóór 1 januari 2027. De lidstaten moeten ook de mogelijkheid hebben om dergelijke plafonds niet toe te passen op kleine luchthavens met minder dan 2 miljoen passagiers per jaar op niet binnenlandse vluchten, aangezien een dergelijke extra optie geen negatieve gevolgen zou hebben voor de interne luchtvaartmarkt. Wanneer de distributie van synthetische luchtvaartbrandstoffen over alle Unieluchthavens echter niet kan worden gewaarborgd vanwege een structurele tekortkoming in de productie of de levering van deze brandstoffen in de Unie, moet de Commissie een besluit vaststellen waarbij de lidstaten worden verplicht de toepassing van dergelijke hogere nationale minimumaandelen op te schorten. De bepalingen van deze verordening mogen de lidstaten niet beletten andere specifieke maatregelen toe te passen dan die welke in deze verordening zijn vastgesteld om het gebruik van SAF's op binnenlandse vluchten te vergemakkelijken.

21. Wanneer SAF's op Unieluchthavens worden ingevoerd en het gebruik ervan geleidelijk wordt opgevoerd, kunnen brandstoftankeringpraktijken door de stijgende kosten voor luchtvaartbrandstof nog op de spits 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 vóór ze vertrekken van een Unieluchthaven. De hoeveelheid brandstof die vóór vertrek wordt getankt op een Unieluchthaven, moet in verhouding staan tot de hoeveelheid brandstof die nodig is om de vertrekkende vluchten vanaf die luchthaven uit te voeren, onverminderd de brandstofreserve die moet worden getankt om te voldoen aan de toepasselijke regels inzake brandstofveiligheid, zoals met name in Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie<sup>5</sup>. Deze eis waarborgt gelijke exploitatievoorwaarden in de Unie voor luchtvaartuigexploitanten uit de Unie en daarbuiten, en een hoog niveau van milieubescherming.
- (21 a) 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 van minder dan 1 200 km die vertrekken vanaf Unieluchthavens, indien die exploitanten kunnen aantonen dat zij ernstige en terugkerende operationele moeilijkheden ondervinden bij het tanken van vliegtuigen op een bepaalde Unieluchthaven 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 structurele problemen met de brandstofvoorziening die leiden tot aanzienlijk hogere brandstofprijzen dan de prijzen die gemiddeld op soortgelijke soorten brandstoffen in andere Unieluchthavens worden toegepast. De aanzienlijk hogere prijzen op de luchthaven in kwestie mogen niet in de eerste plaats te wijten zijn aan het hogere gebruik van SAF's op die luchthaven.

---

<sup>5</sup> 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).

22. De beheerder van een onder deze verordening vallende Unieluchthaven moet de nodige maatregelen nemen om de toegang tot SAF's te vergemakkelijken, teneinde het gebruik van deze brandstoffen niet in de weg te staan. Indien nodig moeten de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de luchthaven is gelegen, kunnen verlangen dat de beheerder van een Unieluchthaven informatie verstrekt over de naadloze distributie van en het bijtanken met SAF's door luchtvaartuigexploitanten. De bevoegde autoriteiten vervullen de rol van gemeenschappelijk aanspreekpunt voor de beheerders van Unieluchthavens en luchtvaartmaatschappijen indien er technische verduidelijking nodig is met betrekking tot de beschikbaarheid van brandstofinfrastructuur.
  23. Exploitanten van luchtvaartuigen moeten worden verplicht om jaarlijks aan de bevoegde autoriteiten en het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (het Agentschap) verslag uit te brengen over hun aankopen van SAF's en over de kenmerken van deze brandstoffen. Er moet informatie worden verstrekt over de kenmerken van de aangekochte SAF's, zoals de aard en oorsprong van de grondstoffen, de omzettingstechnologie en de levenscyclusmissies.
  24. Exploitanten van luchtvaartuigen moeten worden verplicht om jaarlijks verslag uit te brengen over de hoeveelheid luchtvaartbrandstof die zij werkelijk hebben getankt per Unieluchthaven, teneinde aan te tonen dat er geen brandstoftanking heeft plaatsgevonden. Verslagen moeten worden geverifieerd door onafhankelijke verificateurs en aan de bevoegde autoriteiten 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.
  25. Leveranciers van luchtvaartbrandstof moeten worden verplicht om jaarlijks in de in artikel 28 van Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde Uniedatabank verslag uit te brengen over hun leveringen van luchtvaartbrandstof, met inbegrip van SAF's.
- (25 a) De lidstaten moeten de bevoegde autoriteit(en) aanwijzen die verantwoordelijk is/zijn voor de handhaving van deze verordening door luchtvaartuigexploitanten, Unieluchthavens en brandstofleveranciers. In deze verordening moeten de regels voor de toewijzing van luchtvaartuigexploitanten, Unieluchthavens en brandstofleveranciers aan bevoegde autoriteiten worden vastgesteld. Het Agentschap moet de bevoegde autoriteiten geaggregeerde gegevens sturen voor de luchtvaartuigexploitanten en de luchtvaartbrandstoffenleveranciers voor wie deze autoriteiten bevoegd zijn. Voor zover mogelijk moet het aggregatieniveau een vergelijking met andere gegevensbronnen door de bevoegde autoriteiten mogelijk maken.

- (25 b) Het Agentschap moet jaarlijks een technisch verslag opstellen en dit toezenden aan de Raad en het Europees Parlement. Dit is met name belangrijk om een duidelijk beeld te krijgen van de mate van naleving van de verordening, het gebruik van SAF's in de Unie en in derde landen, de marktsituatie, met inbegrip van informatie over de ontwikkeling van het prijsverschil tussen SAF's en fossiele brandstoffen en de samenstelling van luchtvaartbrandstof.
26. Zonder aanvullende procedures is het onmogelijk om precies na te gaan of luchtvaartuigexploitanten het aandeel SAF's ook daadwerkelijk hebben getankt op specifieke Unieluchthavens. Daarom moeten luchtvaartuigexploitanten toestemming krijgen om verslag uit te brengen over hun gebruik van SAF's op basis van aankoopbewijzen. Luchtvaartuigexploitanten hebben het recht om van de leverancier van luchtvaartbrandstoffen de informatie te krijgen die nodig is om de aankoop van SAF's te melden. Brandstofleveranciers kunnen de naleving van deze verordening aantonen door gebruik te maken van het in artikel 30 van Richtlijn (EU) 2018/2001 bedoelde massabalanssysteem.
27. Het is van essentieel belang dat luchtvaartuigexploitanten het gebruik van SAF's naar eigen goeddunken kunnen claimen in het kader van broeikasgasreductieregelingen zoals het emissiehandelssysteem van de EU of Corsia. Het is echter al even belangrijk dat deze verordening niet tot gevolg heeft dat emissiebeperkingen twee keer worden meegerekend. Luchtvaartuigexploitanten mogen slechts één keer voordelen claimen voor het gebruik van eenzelfde batch SAF's. Brandstofleveranciers moet worden verzocht gratis alle informatie over de kenmerken van SAF's die zij aan een luchtvaartuigexploitant hebben verkocht en die relevant is voor de rapportering door de luchtvaartuigexploitant uit hoofde van deze verordening of broeikasgasreductieregelingen, ter beschikking te stellen van die luchtvaartuigexploitant.
28. Om een gelijk speelveld op de interne luchtvaartmarkt en de verwezenlijking van de klimaatambities van de Unie te garanderen, moet deze verordening doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties opleggen aan leveranciers van luchtvaartbrandstoffen en luchtvaartuigexploitanten in geval van niet-naleving. Het niveau van deze sancties moet evenredig zijn met de uit de niet-naleving voortvloeiende milieuschade en nadelen voor het gelijke speelveld op de interne luchtvaartmarkt. Bij het opleggen van boeten moeten de autoriteiten rekening houden met de ontwikkeling van de prijs van luchtvaartbrandstof en SAF's in het rapporteringsjaar.

- (28 b) De overgang van fossiele brandstoffen naar SAF's zal een belangrijke rol spelen bij het faciliteren van decarbonisatie. Gezien het huidige gebrek aan een EU-markt voor SAF's, de hoge mate van concurrentie tussen luchtvaartuigexploitanten en het grote prijsverschil tussen fossiele kerosine en SAF, moet deze overgang echter worden ondersteund door stimulansen die de milieuvoordelen van SAF's weerspiegelen en deze concurrerender maken voor luchtvaartuigexploitanten. Het gebruik van inkomsten uit boeten, of het financiële waarde-equivalent van die inkomsten, ter ondersteuning van onderzoeks- en innovatieprojecten op het gebied van SAF's, de productie van SAF's of mechanismen die de prijsverschillen tussen SAF's en conventionele luchtvaartbrandstoffen kunnen overbruggen, zou tot die doelstelling bijdragen.
29. De sancties voor leveranciers die de in deze verordening bepaalde streefwaarden niet halen, moeten worden aangevuld met de verplichting om het tekort het daaropvolgende jaar aan de markt te leveren.
- (29 a) Er moet worden voorzien in een overgangperiode van tien jaar om te kunnen voldoen aan de in deze verordening vastgestelde minimumvereiste voor SAF's teneinde leveranciers van luchtvaartbrandstoffen, Unieluchthavens en luchtvaartuigexploitanten een redelijke termijn te geven om de nodige technologische en logistieke investeringen te doen. Tijdens deze fase mag op de ene luchthaven luchtvaartbrandstof met een hoger aandeel SAF's worden gebruikt ter compensatie van lagere aandelen SAF's of van de beperkte beschikbaarheid van conventionele luchtvaartbrandstof op andere luchthavens.
30. Deze verordening moet bepalingen bevatten voor periodieke verslagen aan het Europees Parlement en de Raad over de ontwikkeling van de luchtvaart- en brandstofmarkten en het effect van deze verordening op de interne luchtvaartmarkt van de Unie, op de connectiviteit van eilanden en afgelegen gebieden en op het concurrentievermogen van Europese luchtvaartmaatschappijen en luchthavenhubs ten opzichte van hun concurrenten in buurlanden, de doeltreffendheid van de belangrijkste kenmerken van de verordening, zoals het minimumaandeel van SAF's, de hoogte van de boeten of beleidsontwikkelingen inzake het gebruik van SAF's op internationaal niveau. Dergelijke elementen zijn van essentieel belang om een duidelijke stand van zaken op te maken over de markt voor SAF's, en moeten in aanmerking worden genomen wanneer een herziening van de verordening wordt overwogen.



In die verslagen moet de Commissie, waar passend, opties voor wijzigingen overwegen, waaronder mechanismen ter ondersteuning van de productie en het gebruik van SAF's en mechanismen die het mogelijk maken de prijsverschillen tussen SAF's en conventionele luchtvaartbrandstoffen te overbruggen teneinde de negatieve gevolgen van deze verordening voor de luchtvaartconnectiviteit en het concurrentievermogen, alsmede koolstoflekkage te beperken.

De in deze verordening vastgestelde eis om ervoor te zorgen dat op elke Unieluchthaven een minimumaandeel aan SAF's beschikbaar wordt gesteld, kan luchtvaartuigexploitanten die aansluitende vluchten vanuit Unieluchthavens met een eindbestemming buiten de Unie uitvoeren, stimuleren om via hub-luchthavens buiten de EU te vliegen in plaats van via EU-hubs. Dit kan leiden tot concurrentieverstoringen 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 SAF's voor internationale vluchten op ICAO-niveau of in het kader van uitgebreide multilaterale of bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen de EU en/of haar lidstaten en derde landen met een vergelijkbaar ambitieniveau als de vereisten van deze verordening en de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs of van mechanismen die op internationaal niveau zijn ontwikkeld om het risico van koolstoflekkage en concurrentieverstoring te voorkomen, moet de Commissie met name overwegen gerichte mechanismen te ontwikkelen om die effecten te voorkomen.

31. [...].

(31 a.) Om uniforme voorwaarden voor de uitvoering van artikel 4, lid 3, en artikel 5, lid 2, te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot de toepassing van hogere minimumaandelen synthetische luchtvaartbrandstof door de lidstaten, en met betrekking tot de vrijstellingen van de verplichting om vóór vertrek te tanken die aan luchtvaartuigexploitanten kunnen worden verleend.

32. Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het in stand houden van een gelijk speelveld op de luchtvervoersmarkt van de Unie en tegelijk het verhogen van het gebruik van SAF's, vanwege het grensoverschrijdende karakter van de luchtvaart niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, 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,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

#### **Onderwerp**

In deze verordening worden geharmoniseerde regels voor het gebruik en de levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen vastgesteld.

### *Artikel 2*

#### **Toepassingsgebied**

Deze verordening is van toepassing op luchtvaartuigexploitanten, in de Unie gelegen luchthavens en leveranciers van luchtvaartbrandstoffen.

Een lidstaat kan in voorkomend geval besluiten dat een op zijn grondgebied gelegen luchthaven voor de toepassing van deze verordening als een Unieluchthaven moet worden beschouwd. De betrokken lidstaat stelt de Commissie en het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (het Agentschap) een jaar voordat dat besluit van toepassing wordt, in kennis van zijn besluit. De Commissie maakt de informatie bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en verstrekt een geactualiseerde en geconsolideerde lijst van de betrokken luchthavens, die gemakkelijk toegankelijk is.

### *Artikel 3*

#### **Definities**

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- "Unieluchthaven": een in artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>6</sup> gedefinieerde luchthaven waar tijdens de rapporteringsperiode het passagiersverkeer hoger was dan 1 miljoen passagiers of het vrachtverkeer hoger dan 100 000 ton, en die niet gelegen is in een ultraperifeer gebied, zoals vermeld in artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;
- "Luchthavenbeheerder": de entiteit bedoeld in artikel 3 van Richtlijn 96/67/EG<sup>7</sup> of, indien de betrokken lidstaat het beheer van de gecentraliseerde infrastructuur voor brandstof-distributiesystemen heeft voorbehouden aan een andere instantie overeenkomstig artikel 8 van Richtlijn 96/67/EG, die andere instantie;
- "luchtvaartuigexploitant": een persoon die tijdens de rapporteringsperiode minstens 500 commerciële vluchten heeft uitgevoerd vanaf Unieluchthavens of, als deze persoon niet kan worden geïdentificeerd, de eigenaar van het luchtvaartuig;
- "commerciële vlucht": een vlucht die wordt uitgevoerd met het oog op het vervoer van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of huurprijs, of een zakenvlucht;
- "luchtvaartbrandstof": brandstof die geproduceerd wordt voor direct gebruik door luchtvaartuigen;

---

<sup>6</sup> Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden.

<sup>7</sup> 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).

- "duurzame luchtvaartbrandstoffen" ("sustainable aviation fuels" – SAF's): drop-inluchtvaartbrandstoffen zijnde ofwel: a) biobrandstoffen die voldoen aan de duurzaamheids- en broeikasgasemissiereductiecriteria van artikel 29 van Richtlijn (EU) 2018/2001 en die gecertificeerd zijn overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn, met uitzondering van biobrandstoffen die worden geproduceerd uit "voedsel- en voedergewassen" zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 40, van die richtlijn, ofwel b) synthetische luchtvaartbrandstoffen, ofwel c) luchtvaartbrandstoffen op basis van hergebruikte koolstof zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 35, van Richtlijn (EU) 2018/2001, die voldoen aan de in artikel 25, lid 2, tweede alinea, van die richtlijn bedoelde drempel voor broeikasgasemissiereductie;
- "batch": een hoeveelheid SAF's die kan worden geïdentificeerd aan de hand van een nummer en kan worden getraceerd;
- "levenscyclusemissies": in kooldioxide-equivalenten uitgedrukte emissies van SAF's, rekening houdende met de in kooldioxide-equivalenten uitgedrukte emissies van energieproductie, vervoer, distributie en gebruik aan boord, ook tijdens de verbranding, berekend overeenkomstig artikel 31 van Richtlijn (EU) 2018/2001;
- "synthetische luchtvaartbrandstoffen": drop-inluchtvaartbrandstoffen 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 25, lid 2, eerste alinea, van die richtlijn bedoelde drempel voor broeikasgasemissiereductie;
- "koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstoffen": synthetische drop-inluchtvaartbrandstoffen verkregen uit koolstofarme waterstof waarvan de broeikasgasemissiereductie ten gevolge van het gebruik ervan gedurende de hele levenscyclus ten minste 70 % bedraagt;
- "conventionele luchtvaartbrandstoffen": brandstoffen die worden geproduceerd op basis van fossiele niet-hernieuwbare koolwaterstofbronnen, voor gebruik in de luchtvaart;
- "leverancier van luchtvaartbrandstoffen": een brandstofleverancier als gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 38, van Richtlijn (EU) 2018/2001, die luchtvaartbrandstof levert aan een in de Unie gelegen luchthaven;
- "rapporteringsjaar": een periode van één jaar waarin de in de artikelen 7 en 9 bedoelde verslagen moeten worden ingediend, beginnende op 1 januari en eindigend op 31 december;

- "rapporteringsperiode": de periode van 1 januari tot en met 31 december van het jaar dat voorafgaat aan het rapporteringsjaar;
- "jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof": de hoeveelheid luchtvaartbrandstof die in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 965/2012 van de Commissie<sup>8</sup> "brandstof voor de vlucht" en "brandstof voor het taxiën" wordt genoemd en die nodig is om alle commerciële vluchten van een luchtvaartuigexploitant vanaf een bepaalde Unieluchthaven uit te voeren gedurende een rapporteringsperiode;
- "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 vluchten vanaf een Unieluchthaven, gedurende een rapporteringsperiode;
- "totale jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid": de som van de jaarlijkse niet-getankte hoeveelheden van een luchtvaartuigexploitant op alle Unieluchthavens gedurende een rapporteringsperiode;
- "broeikasgasreductieregeling": een regeling waarbij voordelen worden toegekend aan luchtvaartuigexploitanten voor het gebruik van SAF's.

#### *Artikel 4*

### **Aandeel aan SAF's dat beschikbaar is op Unieluchthavens**

1. Leveranciers van luchtvaartbrandstof zorgen ervoor dat alle luchtvaartbrandstof die op elke Unieluchthaven ter beschikking wordt gesteld van luchtvaartuigexploitanten een minimumaandeel aan SAF's bevat, met inbegrip van een minimumaandeel aan synthetische luchtvaartbrandstof overeenkomstig de waarden en toepassingsdata die zijn vermeld in bijlage I.

Aan deze verplichting wordt geacht te zijn voldaan wanneer de in de eerste alinea genoemde aandelen worden bereikt met gebruikmaking van koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstoffen.

---

<sup>8</sup> 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).

2. Voor elke rapporteringsperiode moeten andere biobrandstoffen dan geavanceerde bio-brandstoffen in de zin van artikel 2, tweede alinea, punt 34, van Richtlijn (EU) 2018/2001 en dan biobrandstoffen die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij die richtlijn vermelde grondstoffen en die door elke brandstofleverancier op Unieluchthavens worden geleverd, ten hoogste 3 % uitmaken om te voldoen aan de in lid 1 en bijlage I bedoelde minimumaandelen.

3. Als uit het in artikel 12 bedoelde technisch verslag blijkt dat het minimumaandeel SAF's, met inbegrip van synthetische luchtvaartbrandstof, zoals vermeld in bijlage I, tijdens de vorige rapporteringsperiode gemiddeld is bereikt op alle Unieluchthavens of op enig moment vóór 1 januari 2027, kan een lidstaat voor de toepassing van lid 1 een hoger minimumaandeel synthetische luchtvaartbrandstof dan vermeld in bijlage I toepassen op een of meer Unieluchthavens op zijn grondgebied, voor de volgende rapporteringsperioden en tot 31 december 2034. De betrokken lidstaat stelt de andere lidstaten en de Commissie in kennis van de vastgestelde maatregel. De Commissie maakt deze kennisgeving bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Wanneer, naar aanleiding van de vaststelling door de betrokken lidstaat van een maatregel overeenkomstig de eerste alinea van dit lid, het in bijlage I vermelde minimumaandeel SAF's, met inbegrip van synthetische luchtvaartbrandstof gedurende twee opeenvolgende rapporteringsperioden gemiddeld niet kan worden bereikt op alle Unieluchthavens vanwege een structureel gebrek aan productie of levering van dergelijke brandstoffen in de Unie, stelt de Commissie, overeenkomstig de in artikel 13 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure, een besluit vast waarbij de lidstaat wordt verzocht de toepassing van die maatregel op te schorten.

4. Het door de betrokken lidstaat overeenkomstig lid 3, eerste alinea, toegepaste hogere minimumaandeel mag voor de periode tot en met 31 december 2029 niet hoger zijn dan 1 %, en mag in de periode van 1 januari 2030 tot en met 31 december 2034 niet hoger zijn dan het in bijlage I voor synthetische luchtvaartbrandstoffen vastgestelde minimumaandeel. Deze plafonds zijn niet van toepassing op in de Unie gelegen luchthavens met minder dan 2 miljoen passagiers per jaar op niet binnenlandse vluchten.

5. Brandstofleveranciers kunnen aantonen dat zij voldoen aan de verplichting van lid 1 en aan alle maatregelen die de lidstaten overeenkomstig lid 3, eerste alinea, hebben vastgesteld, door gebruik te maken van het in artikel 30 van Richtlijn (EU) 2018/2001 bedoelde massabalanssysteem.

Onverminderd de toepassing van artikel 11, leden 3 en 4, moet een brandstofleverancier die er niet in slaagt het in bijlage I vermelde minimumaandeel te leveren tijdens een bepaalde rapporteringsperiode, dat tekort minstens compenseren in de daaropvolgende rapporteringsperiode.

### *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, onverminderd de hoeveelheid brandstof die moet worden getankt om te voldoen aan de toepasselijke regels inzake brandstofveiligheid.

2. Een luchtvaartuigexploitant kan de in artikel 10, lid 4, bedoelde bevoegde autoriteit verzoeken de vluchten op een specifieke bestaande of nieuwe route van minder dan 1 200 km die vertrekken van een Unieluchthaven, vrij te stellen van de in lid 1 van dit artikel vastgestelde verplichting. Die afstand wordt gemeten volgens de groot-cirkelmethode.

Een dergelijk verzoek wordt ten minste drie maanden voor de datum van toepassing van de beoogde vrijstelling ingediend. Dat verzoek wordt afdoende gemotiveerd op basis van ernstige en terugkerende operationele moeilijkheden bij het tanken van luchtvaartuigen op een bepaalde Unieluchthaven waardoor terugvluchten niet binnen een redelijke termijn kunnen worden uitgevoerd, of structurele brandstofleveringsproblemen die voortvloeien uit de geografische kenmerken van een bepaalde Unieluchthaven, waardoor de brandstofprijzen aanzienlijk hoger liggen dan de gemiddelde prijzen voor soortgelijke brandstoffen op andere Unieluchthavens, met name als gevolg van specifieke brandstofvervoersbeperkingen of de beperkte beschikbaarheid van brandstoffen op die luchthaven.

De bevoegde autoriteit beoordeelt dat verzoek en kan, in het licht van de verstrekte motivering, om aanvullende informatie verzoeken.

De bevoegde autoriteit neemt uiterlijk één maand vóór de datum van toepassing van de beoogde vrijstelling een besluit over dat verzoek. De verleende vrijstelling heeft een beperkte geldigheidsduur van ten hoogste een jaar, waarna zij op verzoek van de luchtvaartuigexploitant wordt herzien.

Het niet-nemen van een besluit overeenkomstig de vierde alinea van dit lid binnen de daarin vastgestelde termijn wordt beschouwd als een stilzwijgend besluit tot machtiging om de gevraagde vrijstelling toe te passen gedurende een periode van een jaar, waarna deze op verzoek van de luchtvaartuigexploitant wordt herzien.

De bevoegde autoriteit deelt de lijst van toegestane vrijstellingen mee aan de Commissie, die deze bekendmaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, en actualiseert deze ten minste eenmaal per jaar.

Na een schriftelijke klacht van een lidstaat, een luchtvaartuigexploitant, de beheerder van de betrokken Unieluchthaven, een brandstofleverancier of op eigen initiatief kan de Commissie, na beoordeling van de motivering van de verleende vrijstelling in het licht van de criteria van de tweede alinea van dit lid, door middel van een overeenkomstig artikel 13 bis, lid 2, vastgestelde uitvoeringshandeling, de bevoegde autoriteit verzoeken 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. Wanneer deze dienstregelingsperiode minder dan twee maanden na de bekendmaking van de uitvoeringshandeling aanvangt, wordt het besluit tot intrekking van de vrijstelling van toepassing vanaf het begin van de volgende dienstregelingsperiode.

### *Artikel 6*

#### **Verplichtingen voor Unieluchthavens om de toegang tot SAF's te vergemakkelijken**

De beheerder van de in de Unie gelegen luchthavens neemt de nodige maatregelen om de toegang van luchtvaartuigexploitanten tot luchtvaartbrandstoffen met een aandeel aan SAF's te vergemakkelijken overeenkomstig deze verordening.

Wanneer luchtvaartuigexploitanten problemen melden bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de luchthaven gelegen is wat betreft de toegang tot luchtvaartbrandstoffen met een aandeel aan SAF's op een bepaalde Unieluchthaven, verzoekt de bevoegde autoriteit de beheerder van die Unieluchthaven de informatie te verstrekken die nodig is om aan te tonen dat hij voldoet aan lid 1. De betrokken beheerder van de Unieluchthaven moet de informatie onverwijld verstrekken. De bevoegde autoriteit geeft deze informatie door aan het Agentschap met het oog op de opstelling van het in artikel 12 bedoelde technisch verslag.



Op verzoek van de bevoegde autoriteit neemt de beheerder van de Unieluchthavens de nodige maatregelen om het gebrek aan adequate toegang van luchtvaartuigexploitanten tot luchtvaartbrandstoffen met een aandeel aan SAF's overeenkomstig deze verordening vast te stellen en aan te pakken.

### *Artikel 7*

#### **Rapporteringsverplichtingen voor luchtvaartuigexploitanten**

Uiterlijk op 31 maart van elk rapporteringsjaar stellen luchtvaartuigexploitanten de bevoegde autoriteiten en het Agentschap in kennis van de volgende informatie met betrekking tot een bepaalde rapporteringsperiode:

- a) de totale hoeveelheid luchtvaartbrandstof die getankt is op elke in de Unie gelegen luchthaven, uitgedrukt in ton;
- b) de jaarlijkse vereiste hoeveelheid brandstof, per Unieluchthaven, uitgedrukt in ton;
- c) de jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid, per Unieluchthaven. Als de jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid negatief is of lager is dan 10 % van de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof, wordt de jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid gerapporteerd als 0;
- d) de totale hoeveelheid SAF's die zij bij leveranciers van luchtvaartbrandstof hebben aangekocht met het oog op de exploitatie van hun commerciële vluchten vanaf Unieluchthavens, uitgedrukt in ton;
- e) voor elke aankoop van SAF's: de naam van de leverancier, de aangekochte hoeveelheid, uitgedrukt in ton, de omzettingstechnologie, de kenmerken en oorsprong van de grondstoffen die gebruikt zijn voor de productie, en de levenscyclusemissies van de SAF's. Wanneer één aankoop betrekking heeft op SAF's met uiteenlopende kenmerken, wordt deze informatie voor elk type SAF vermeld in het verslag.

Het verslag wordt gepresenteerd overeenkomstig het model in bijlage II.

Het verslag wordt geverifieerd door een onafhankelijke verificateur overeenkomstig de voorschriften van de artikelen 14 en 15 van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>9</sup> en de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen.

### *Artikel 8*

#### **Het claimen van het gebruik van SAF's door luchtvaartuigexploitanten**

Luchtvaartuigexploitanten mogen voor het gebruik van dezelfde batch SAF's geen voordelen claimen in het kader van meer dan één broeikasgasreductieregeling. Samen met het in artikel 7 bedoelde verslag verstrekken luchtvaartuigexploitanten het volgende aan het Agentschap:

- a) een verklaring van de broeikasgasreductieregelingen waaraan zij deelnemen en in het kader waarvan het gebruik van SAF's kan worden gerapporteerd;
- b) een verklaring dat ze dezelfde batches SAF's niet in het kader van meer dan één regeling hebben geclaimd.

Met het oog op de rapportering van het gebruik van SAF's in het kader van de bepalingen van artikel 7 van deze verordening of in het kader van een broeikasgasreductieregeling, verstrekken leveranciers van luchtvaartbrandstoffen gratis de relevante informatie aan luchtvaartuigexploitanten.

---

<sup>9</sup> Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

## *Artikel 9*

### **Rapporteringsverplichtingen voor brandstofleveranciers**

Uiterlijk op 31 maart van elk rapporteringsjaar rapporteren leveranciers van luchtvaartbrandstoffen de volgende informatie in de in artikel 28 van Richtlijn (EU) 2018/2001 bedoelde Uniedatabank, met betrekking tot de rapporteringsperiode in kwestie:

- a) het volume luchtvaartbrandstof dat aan elke Unieluchthaven is geleverd;
- b) het volume SAF's dat aan elke Unieluchthaven is geleverd, voor elk type SAF, zoals toegelicht in punt c);
- c) de omzettingstechnologie, de aard en oorsprong van de voor de productie gebruikte grondstoffen en de levenscyclusemissies van elk type SAF dat aan Unieluchthavens wordt geleverd;
- d) de gemiddelde jaarlijkse concentratie van de totale aromatische koolwaterstoffen, naftalenen en zwavel in de luchtvaartbrandstof die aan elke Unieluchthaven wordt geleverd.

Het Agentschap en de bevoegde autoriteiten hebben toegang tot de databank van de Unie. Het Agentschap maakt gebruik van de informatie in die databank, zodra deze informatie op lidstaatniveau is geverifieerd overeenkomstig artikel 28 van Richtlijn (EU) 2018/2001.

## *Artikel 10*

### **Bevoegde autoriteit**

1. De lidstaten wijzen de bevoegde autoriteit (autoriteiten) aan die verantwoordelijk is (zijn) voor de handhaving van deze verordening en voor het opleggen van boeten aan luchtvaartuigexploitanten, Unieluchthavens en brandstofleveranciers. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.
2. Het Agentschap stuurt de bevoegde autoriteiten geaggregeerde gegevens voor de luchtvaartuigexploitanten en de leveranciers van luchtvaartbrandstoffen voor wie de autoriteiten bevoegd zijn krachtens de leden 3, 4 en 5.

3. De lidstaat waarvan de in lid 1 van dit artikel bedoelde bevoegde autoriteit(en) verantwoordelijk is (zijn) voor een bepaalde luchtvaartuigexploitant, wordt bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie<sup>10</sup>.
4. De lidstaat waarvan de in lid 1 van dit artikel bedoelde bevoegde autoriteit(en) verantwoordelijk is (zijn) voor een bepaalde Unieluchthaven, wordt vastgesteld op basis van de respectieve territoriale jurisdictie.
5. De lidstaat waarvan de in lid 1 van dit artikel bedoelde bevoegde autoriteit(en) verantwoordelijk is (zijn) voor een bepaalde leverancier van luchtvaartbrandstoffen, is de lidstaat waar de leverancier zijn zetel heeft.

Voor leveranciers van luchtvaartbrandstoffen die geen zetel in een lidstaat hebben, is de betrokken lidstaat de lidstaat waarin de leverancier van luchtvaartbrandstof de meeste luchtvaartbrandstof heeft geleverd in 2023 of in het eerste jaar waarin luchtvaartbrandstof op de EU-markt werd geleverd, indien dat later is. Een dergelijke leverancier van luchtvaartbrandstof 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 luchtvaartbrandstof in die lidstaat heeft geleverd. Het besluit tot hertoewijzing wordt genomen binnen negen maanden na het verzoek, is afhankelijk van de instemming van de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van hertoewijzing en van de Commissie en treedt in werking bij het begin van de rapporteringsperiode volgend op de datum van dat besluit.

---

<sup>10</sup> Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie van 5 augustus 2009 betreffende de lijst van vliegtuigexploitanten die een in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend (PB L 219 van 22.8.2009, blz. 1).

## *Artikel 11*

### **Handhaving**

1. De lidstaten stellen de voorschriften vast met betrekking tot de sancties die van toepassing zijn op overtredingen van de bepalingen van deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op 31 december 2023 in kennis van deze bepalingen en delen haar onverwijld alle latere wijzigingen daarvan mee.
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 bedraagt minstens het dubbele van de gemiddelde jaarlijkse prijs van luchtvaartbrandstof per ton, voor de totale jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid brandstof.
3. De lidstaten zien erop toe dat een boete wordt opgelegd aan elke leverancier van luchtvaartbrandstof die niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 4 met betrekking tot het minimumaandeel SAF's. Die boete bedraagt minstens het dubbele van de gemiddelde jaarlijkse prijs per ton van conventionele brandstof en SAF, voor de hoeveelheid luchtvaartbrandstof die niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 4 en bijlage I met betrekking tot het minimumaandeel.
4. De lidstaten zien erop toe dat een boete wordt opgelegd aan elke leverancier van luchtvaartbrandstof die niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 4 met betrekking tot het minimumaandeel synthetische luchtvaartbrandstoffen. Die boete bedraagt minstens het dubbele van de gemiddelde jaarlijkse prijs per ton van synthetische en conventionele luchtvaartbrandstof, voor de hoeveelheid luchtvaartbrandstof die niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 4 en bijlage I met betrekking tot het minimumaandeel.
5. In het besluit waarbij de in de leden 3 en 4 vermelde boeten worden opgelegd, legt de bevoegde autoriteit uit welke methode is toegepast voor het bepalen van de prijs van luchtvaartbrandstof, SAF en synthetische luchtvaartbrandstof op de markt van de Unie, op basis van verifieerbare en objectieve criteria, waaronder het laatste beschikbare technische verslag bedoeld in artikel 12.

6. De lidstaten zien erop toe dat elke leverancier van luchtvaartbrandstof die een tekort heeft opgestapeld bij het nakomen van de in artikel 4 vastgestelde verplichting inzake een minimumaandeel SAF's of synthetische brandstoffen tijdens een bepaalde rapporteringsperiode, in de daaropvolgende rapporteringsperiode, bovenop zijn verplichting voor die rapporteringsperiode, een hoeveelheid van die brandstof moet leveren die gelijk is aan dat tekort. Het nakomen van deze verplichting ontheft de brandstofleverancier niet van de verplichting om de in de leden 3 en 4 van dit artikel vastgestelde boeten te betalen.
7. 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 boeten te garanderen.
8. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de inkomsten uit boeten, of het financiële waarde-equivalent van die inkomsten, worden gebruikt ter ondersteuning van onderzoeks- en innovatieprojecten op het gebied van SAF's, de productie van SAF's of mechanismen die de prijsverschillen tussen SAF's en conventionele luchtvaartbrandstoffen kunnen overbruggen.

## *Artikel 12*

### **Verzameling en bekendmaking van gegevens**

Het Agentschap publiceert elk jaar een technisch verslag op basis van de in de artikelen 7 en 9 bedoelde jaarverslagen en zendt dit toe aan de Raad en het Europees Parlement. Dat verslag bevat minstens de volgende informatie:

- a) de hoeveelheid SAF die luchtvaartuigexploitanten in de hele Unie hebben aangekocht voor gebruik voor commerciële vluchten die vanaf een Unieluchthaven vertrekken, per Unieluchthaven;
- b) de hoeveelheid SAF en synthetische luchtvaartbrandstof die op het niveau van de Unie in totaal en per Unieluchthaven wordt geleverd, en een analyse van de capaciteit van de leveranciers in elke lidstaat om aan het geplande omschakelings-traject te voldoen;

- b bis) de hoeveelheid SAF die is geleverd in de derde landen waarmee de Unie of de Unie en haar lidstaten een overeenkomst inzake luchtdiensten hebben gesloten, en voor zover mogelijk in andere derde landen;
- c) de toestand van de markt, met inbegrip van prijsinformatie, en tendensen op het gebied van de productie en het gebruik van SAF's in de Unie en in de derde landen waarmee de Unie of de Unie en haar lidstaten een overeenkomst inzake luchtdiensten hebben gesloten, en voor zover mogelijk in andere derde landen. De toestand van de markt omvat informatie over de evolutie van het prijsverschil tussen SAF's en fossiele brandstoffen;
- d) de mate waarin luchthavens de in artikel 6 vastgestelde verplichtingen naleven;
- e) de nalevingsstatus van elke luchtvaartuigexploitant en leverancier van luchtvaartbrandstof die tijdens de rapporteringsperiode een verplichting uit hoofde van deze verordening moet nakomen;
- f) de oorsprong en kenmerken van alle SAF's die luchtvaartuigexploitanten hebben aangekocht voor gebruik voor vluchten die vertrekken vanaf Unieluchthavens;
- g) De gemiddelde jaarlijkse concentratie van de totale aromatische koolwaterstoffen, naftalenen en zwavel in de luchtvaartbrandstof die op het niveau van de Unie in haar geheel en per Unieluchthaven wordt geleverd.

Het Agentschap raadpleegt het in artikel 13 a, lid 1, bedoelde comité bij de opstelling van dat verslag.

### *Artikel 13*

#### **Overgangperiode**

Bij wijze van uitzondering op artikel 4, lid 1, mag een leverancier van luchtvaartbrandstoffen van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2034 voor elke rapporteringsperiode het in bijlage I vastgestelde minimumaandeel SAF leveren als een gewogen gemiddelde van alle luchtvaartbrandstof die hij tijdens die rapporteringsperiode aan Unieluchthavens heeft geleverd.

### *Artikel 13 a*

#### Comitéprocedure

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

### *Artikel 14*

#### **Rapportering en evaluatie**

Uiterlijk op 1 januari 2027 en daarna om de vijf jaar dienen de diensten van de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de ontwikkeling van de markt voor luchtvaartbrandstoffen en de gevolgen daarvan voor de interne luchtvaartmarkt van de Unie, met inbegrip van de mogelijke uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening naar andere energiebronnen en andere typen synthetische brandstoffen die gedefinieerd zijn in het kader van de richtlijn hernieuwbare energie, en in het bijzonder naar elektriciteit en waterstof, de mogelijke herziening van de in artikel 4 en bijlage I bedoelde minimumaandelen, en de hoogte van de boeten. Het verslag houdt rekening met beleidsontwikkelingen in andere landen, onder meer in het kader van multilaterale en bilaterale overeenkomsten met de Unie, en bevat een gedetailleerde beoordeling van het effect van deze verordening op de verbindingen van eilanden en afgelegen gebieden, op het concurrentievermogen van Europese luchtvaartmaatschappijen en luchthavenhubs ten opzichte van hun concurrenten in buurlanden, op koolstoflekkage, alsook, indien beschikbaar, informatie over de ontwikkeling van een mogelijk beleidskader voor het gebruik van SAF op ICAO-niveau. Het verslag verschaft ook informatie over de technologische ontwikkelingen op het gebied van onderzoek en innovatie in de luchtvaart die relevant zijn voor SAF's, onder meer ook met betrekking tot het beperken van andere emissies dan CO<sub>2</sub>.

In het verslag kan worden nagegaan of deze verordening moet worden gewijzigd en kunnen, indien passend, opties voor wijzigingen worden voorgesteld die in de lijn liggen van een potentieel beleidskader inzake het gebruik van SAF's op ICAO-niveau.



De diensten van de Commissie zullen onder meer mechanismen in overweging nemen ter ondersteuning van de productie en het gebruik van SAF's, met inbegrip van de verzameling en het gebruik van middelen, en andere mechanismen om de prijsverschillen tussen SAF's en conventionele luchtvaartbrandstoffen te overbruggen. Dergelijke mechanismen moeten erop gericht zijn de negatieve gevolgen van deze verordening voor de connectiviteit via de lucht te beperken, een verschuiving van het verkeer naar luchthavenhubs in derde landen te voorkomen en koolstoflekkage te beperken.

Bij gebrek aan een verplichte regeling op internationaal niveau voor het gebruik van SAF's 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 concurrentievervalsing voor de internationale luchtvaart te voorkomen vóór 31 december 2026, neemt de Commissie gerichte mechanismen in overweging om die gevolgen te voorkomen, waaronder, indien nodig, de uitbreiding van Verordening (EU)...<sup>11</sup> tot de internationale luchtvaart, alsmede andere soorten maatregelen, rekening houdend met de eindbestemming buiten het grondgebied van de Unie.

De Commissie raadpleegt het in artikel 13 a, lid 1, bedoelde comité bij de opstelling van dat verslag, ten laatste zes maanden vóór de aanneming ervan.

---

<sup>11</sup> VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD [...] tot vaststelling van een mechanisme voor koolstofgrenscorrectie

*Artikel 15*

**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 2023.

De artikelen 4 en 5 zijn echter van toepassing met ingang van 1 januari 2025 en de artikelen 7 en 9 met ingang van 1 april 2024 voor de rapporteringsperiode van het jaar 2023.

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

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*

### **Bijlage I (aandeel in het volume)**

- a) Vanaf 1 januari 2025, een minimumaandeel van 2 % SAF's;
- b) Vanaf 1 januari 2030, een minimumaandeel van 6 % SAF's, waarvan een minimumaandeel van 0,7 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;
- c) Vanaf 1 januari 2035, een minimumaandeel van 20 % SAF's, waarvan een minimumaandeel van 5 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;
- d) Vanaf 1 januari 2040, een minimumaandeel van 32 % SAF's, waarvan een minimumaandeel van 8 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;
- e) Vanaf 1 januari 2045, een minimumaandeel van 38 % SAF's, waarvan een minimumaandeel van 11 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;
- f) Vanaf 1 januari 2050, een minimumaandeel van 63 % SAF's, waarvan een minimumaandeel van 28 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;

### **Bijlage II - Model voor rapportage door luchtvaartuigexploitanten**

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)

### **Template voor de vliegtuigexploitant die verslag uitbrengt over aankopen van SAF's**

Brandstof-leverancier	Aan-gekochte hoeveelheid (ton)	Omzettings-technologie	Kenmerken	Oorsprong van de grondstof	Levens-cyclusemissies