RICHTLIJNEN

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

(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 192, lid 1,

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 ([1]),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ([2]),

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ([3]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad ([4]) is een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie vastgesteld teneinde de emissies van broeikasgassen op een kosteneffectieve en economisch efficiënte wijze te verminderen. Bij Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad ([5]) zijn luchtvaartactiviteiten opgenomen in het emissiehandelssysteem van de EU (EU-ETS). De Europese Unie is bevoegd om het EU-ETS uit te breiden tot alle vluchten die vertrekken vanaf of aankomen op een luchtvaartterrein in een lidstaat.

(2) De bescherming van het milieu is een van de belangrijkste uitdagingen voor de Unie en de rest van de wereld. De Overeenkomst van Parijs, die op 12 december 2015 is gesloten in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (*United Nations Framework Convention on Climate Change* — UNFCCC) (de "Overeenkomst van Parijs"), is op 4 november 2016 in werking getreden ([6]). De partijen bij de Overeenkomst van Parijs zijn overeengekomen de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur ruim onder 2 °C boven het niveau van het pre-industriële tijdperk te houden, en te streven naar een maximale temperatuurstijging van 1,5 °C boven dat pre-industriële niveau. Die toezegging werd versterkt met de vaststelling in het kader van het UNFCCC van het klimaatakkoord van Glasgow op 13 november 2021, waarin de Conferentie van de partijen bij het UNFCCC — die dient als de vergadering van de partijen bij de Overeenkomst van Parijs — erkent dat door de stijging van de wereldwijde gemiddelde temperatuur te beperken tot 1,5 °C boven het pre-industriële niveau de risico's en gevolgen van klimaatverandering aanzienlijk beperkt kunnen worden, en hebben die partijen afgesproken om tegen eind 2022 hun streefcijfers voor 2030 aan te scherpen teneinde de klimaatactie in dit kritieke decennium te versnellen en de ambitiekloof met de doelstelling van 1,5 °C te overbruggen. Om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te bereiken, moeten alle bedrijfstakken van de economie, inclusief de internationale luchtvaart, bijdragen tot de reducties van broeikasgasemissies.

([1]) PB C 152 van 6.4.2022, blz. 152.
([2]) PB C 301 van 5.8.2022, blz. 116.
([3]) Standpunt van het Europees Parlement van 18 april 2023 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 25 april 2023.
([4]) 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).
([5]) Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (PB L 8 van 13.1.2009, blz. 3).
([6]) PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4.

(3) De luchtvaart is verantwoordelijk voor 2 tot 3 % van de wereldwijde CO_2-emissies en het totale klimaateffect van de luchtvaart is minstens twee keer zo groot als haar effect van CO_2 alleen. De luchtvaart is de op een na grootste bron van klimaateffecten van vervoer, na het wegvervoer. In 2022 voorspelde Eurocontrol dat de Europese luchtvaartactiviteit tegen 2050 met 44 % zal toenemen ten opzichte van 2019. Het wordt steeds dringender noodzakelijk actie te ondernemen om de CO_2-emissies te verminderen, zoals de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering stelt in haar recentste verslagen van 7 augustus 2021 getiteld "Climate change 2021: The Physical Science Basis", van 28 februari 2022 getiteld "Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability" en van 4 april 2022 getiteld "Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change". Dat verslag van 4 april 2022 merkt de internationale luchtvaart aan als een sector waar in sectorale overeenkomsten klimaatmitigatiedoelstellingen zijn vastgesteld die ver achterblijven op wat nodig zou zijn om de temperatuurdoelstelling op lange termijn van de Overeenkomst van Parijs te verwezenlijken. De Unie moet dat dan ook dringend aanpakken door haar inspanningen op te voeren en zich op te werpen als internationaal leider in de strijd tegen klimaatverandering.

(4) Op 27 juni 2018, tijdens de tiende bijeenkomst van zijn 214e zitting, heeft de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (*International Civil Aviation Organization* — ICAO) de eerste editie van bijlage 16, volume IV, bij het op 7 december 1944 ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (het "Verdrag van Chicago") — regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* — Corsia), tot vaststelling van de internationale normen en aanbevolen praktijken (*Standards and Recommended Practices*) inzake milieubescherming voor Corsia (Corsia-SARP's) goedgekeurd. De Unie en haar lidstaten passen Corsia sinds het begin van de proeffase 2021-2023 overeenkomstig Besluit (EU) 2020/954 van de Raad ([7]) toe.

(5) In overeenstemming met Besluit (EU) 2018/2027 van de Raad ([8]) hebben de lidstaten verschillen tussen Corsia en het EU-ETS gemeld aan het ICAO-secretariaat. Het doel was om het acquis van de Unie en de toekomstige beleidsprerogatieven te vrijwaren, alsook het klimaatambitieniveau van de Unie en de exclusieve rol van het Europees Parlement en de Raad bij het bepalen van de inhoud van het Unierecht. Na de vaststelling van deze richtlijn moet de melding van de verschillen tussen Corsia en het EU-ETS aan het ICAO-secretariaat worden bijgewerkt met een tweede melding van eventuele verschillen in overeenstemming met het Unierecht om de herzieningen van Richtlijn 2003/87/EG te weerspiegelen.

(6) Het aanpakken van klimaat- en milieugerelateerde uitdagingen en het behalen van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs staan centraal in de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 getiteld "de Europese Green Deal" (de "Europese Green Deal").

(7) In de bijgewerkte nationaal bepaalde bijdrage van de Unie en haar lidstaten die zij op 17 december 2020 bij het secretariaat van het UNFCCC heeft ingediend, heeft de Unie zich ertoe verbonden de nettobroeikasgasemissies van de hele economie van de Unie tegen 2030 met ten minste 55 % te verlagen in vergelijking met 1990. De luchtvaart moet bijdragen tot die emissiereductie-inspanningen.

(8) Door de vaststelling van Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad ([9]) heeft de Unie de doelstelling om de netto-emissies uiterlijk in 2050 tot nul terug te brengen en het streven om daarna negatieve emissies te realiseren, in wetgeving vastgelegd. Die verordening voorziet ook in een bindende tussentijdse klimaatdoelstelling op Unieniveau voor de nettoreductie van broeikasgasemissies (emissies na aftrek van verwijderingen) binnen de Unie tegen 2030 met ten minste 55 % in vergelijking met de niveaus van 1990.

(9) De bij deze richtlijn ingevoerde wijzigingen zijn van wezenlijk belang om de integriteit van het EU-ETS te waarborgen en het EU-ETS effectief te sturen, zodat het als beleidsinstrument kan bijdragen tot de verwezenlijking van de Uniedoelstellingen om de nettobroeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen en uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te worden, alsook de doelstelling om vervolgens negatieve emissies te bereiken, zoals vastgesteld in artikel 2, lid 1, van Verordening (EU) 2021/1119. Die wijzigingen beogen derhalve ook de

([7]) 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).

([8]) Besluit (EU) 2018/2027 van de Raad van 29 november 2018 inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, met betrekking tot de eerste editie van de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming — Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (CORSIA) (PB L 325 van 20.12.2018, blz. 25).

([9]) 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).

bijdragen van de Unie op grond van de Overeenkomst van Parijs op de luchtvaart toe te passen. De totale hoeveelheid emissierechten voor de luchtvaart moet dan ook worden geconsolideerd en aan de in artikel 9 van Richtlijn 2003/87/EG bedoelde lineaire verminderingsfactor worden onderworpen.

(10) De luchtvaart heeft niet alleen effect op het klimaat via CO_2-emissies, maar ook via niet-CO_2-emissies als stikstofoxiden (NO_x), roetdeeltjes, geoxideerde zwavelsoorten en effecten van waterdamp, alsook via de atmosferische processen die het gevolg zijn van dergelijke emissies, bijvoorbeeld de vorming van ozon en van condensatiestrepen. De effecten op het klimaat van dergelijke niet-CO_2-emissies zijn afhankelijk van het gebruikte type brandstof en motor, de locatie van de emissies, met name de kruishoogte van het vliegtuig en zijn lengte- en breedtegraadpositie, het tijdstip van de emissies en de weersomstandigheden op dat moment. Op basis van de effectbeoordeling van de Commissie van 2006 over de opname van de luchtvaart in het EU-ETS werd in Richtlijn 2008/101/EG erkend dat de luchtvaart door niet-CO_2-emissies een effect heeft op het wereldwijde klimaat. Op grond van artikel 30, lid 4, van Richtlijn 2003/87/EG, zoals gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2018/410 van het Europees Parlement en de Raad ([10]), moest de Commissie uiterlijk op 1 januari 2020 een bijgewerkte analyse presenteren van de effecten van de niet-CO_2-emissies van de luchtvaart, zo nodig vergezeld van een voorstel over de wijze waarop die effecten het best worden aangepakt. Om aan dat vereiste te voldoen, heeft het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (*European Union Aviation Safety Agency* — EASA) een bijgewerkte analyse van de effecten van de niet-CO_2-emissies van de luchtvaart op de klimaatverandering uitgevoerd en op 23 november 2020 een studie gepubliceerd. De bevindingen van die studie bevestigden de eerdere ramingen volledig, namelijk dat de totale effecten van de niet-CO_2-emissies van luchtvaartactiviteiten minstens even significant zijn als die van de CO_2-emissies alleen.

(11) Uit de bevindingen van de studie van het EASA van 23 november 2020 volgt dat, overeenkomstig het voorzorgsbeginsel, niet-CO_2-gevolgen van de luchtvaart niet langer kunnen worden genegeerd. Regelgevende maatregelen van de Unie zijn nodig om emissiereducties te verwezenlijken die aansluiten bij de Overeenkomst van Parijs. Daarom moet de Commissie voorzien in een monitorings-, rapportage- en verificatiekader voor niet-CO_2-gevolgen van de luchtvaart. Voortbouwend op de resultaten van dat kader moet de Commissie uiterlijk op 1 januari 2028 een verslag indienen en, zo nodig en op basis van een effectbeoordeling, een wetgevingsvoorstel indienen met mitigatiemaatregelen voor niet-CO_2-gevolgen van de luchtvaart, door het toepassingsgebied van het EU-ETS uit te breiden tot dergelijke gevolgen.

(12) Om de grotere klimaatambitie waar te maken, zullen zo veel mogelijk middelen moeten worden ingezet voor de klimaattransitie, die ook een rechtvaardige transitie moet zijn. Bijgevolg moeten alle veilingopbrengsten die niet aan de begroting van de Unie worden toegewezen, voor klimaatgerelateerde doeleinden worden gebruikt.

(13) De totale hoeveelheid emissierechten voor de luchtvaart moet worden geconsolideerd op het toewijzingsniveau voor vluchten waarvoor overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG emissierechten moeten worden ingeleverd. De toewijzing voor 2024 moet worden gebaseerd op de totale toewijzing aan actieve vliegtuigexploitanten in 2023, verminderd volgens de in die richtlijn bedoelde lineaire verminderingsfactor. Het toewijzingsniveau moet worden verhoogd om rekening te houden met de routes die in 2023 niet onder het EU-ETS vielen maar vanaf 2024 wel onder het EU-ETS zullen vallen.

(14) Een vergroting van het aandeel veilingen vanaf het jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn moet de regel zijn voor de toewijzing van emissierechten aan de luchtvaartsector, aangezien die sector de toegenomen kosten van CO_2 kan doorberekenen. De gratis toewijzing moet in 2024 en 2025 geleidelijk worden afgebouwd en vanaf 2026 moet een volledige veiling worden ingevoerd.

(15) Richtlijn 2003/87/EG moet bijdragen aan het stimuleren van de decarbonisatie van het commerciële luchtvervoer. De transitie van het gebruik van fossiele brandstoffen zou een rol spelen bij het verwezenlijken van een dergelijke decarbonisatie. Gezien het hoge niveau van concurrentie tussen vliegtuigexploitanten, de zich ontwikkelende Uniemarkt voor duurzame vliegtuigbrandstoffen en het significante prijsverschil tussen fossiele kerosine en duurzame vliegtuigbrandstoffen, moet die transitie echter worden ondersteund door pioniers te stimuleren. Daarom moeten gedurende de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2030 20 miljoen emissierechten worden gereserveerd om een deel van het resterende prijsverschil tussen fossiele kerosine en de in aanmerking komende vliegtuigbrandstoffen voor individuele vliegtuigexploitanten te dekken. Die emissierechten moeten afkomstig zijn uit de totale pool van voor de luchtvaart beschikbare emissierechten en mogen alleen — op niet-discriminerende wijze — worden toegewezen voor vluchten die onder de inleveringsverplichting van Richtlijn 2003/87/EG vallen. Na een evaluatie van de werking van die reserve kan de Commissie besluiten een wetgevingsvoorstel in te dienen om een begrensde en in de tijd beperkte hoeveelheid emissierechten toe te wijzen. Een dergelijke toewijzing mag slechts duren tot en met 31 december 2034.

([10]) Richtlijn (EU) 2018/410 van het Europees Parlement en de Raad van 14 maart 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG ter bevordering van kosteneffectieve emissiereducties en koolstofarme investeringen en van Besluit (EU) 2015/1814 (PB L 76 van 19.3.2018, blz. 3).

(16) Supersonische commerciële vluchten zijn niet langer beschikbaar, onder meer wegens de onevenredig grote milieuschade die zij veroorzaakten. Niettemin blijkt uit de huidige trends dat er intensief onderzoek wordt gedaan naar het herinvoeren van supersonische luchtvaart. De positieve correlatie tussen de reissnelheid en het emissieniveau door brandstofverbruik rechtvaardigt een verschillende behandeling van subsonische en supersonische vluchten. Daarom is het passend om mogelijke toekomstige supersonische vluchten uit te sluiten van de uit hoofde van deze richtlijn geboden steun voor niet-fossiele brandstoffen.

(17) Richtlijn 2003/87/EG moet ook worden gewijzigd met betrekking tot aanvaardbare nalevingseenheden om rekening te houden met de Emissions Unit Eligibility Criteria (selectiecriteria voor emissie-eenheden) van Corsia die de ICAO-Raad tijdens zijn 216e zitting in maart 2019 als een essentieel element van Corsia heeft vastgesteld. In de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten moeten eenheden kunnen gebruiken voor de naleving van Corsia met betrekking tot vluchten naar of vanuit, of tussen, derde landen die worden geacht aan Corsia deel te nemen. Om ervoor te zorgen dat de toepassing van Corsia door de Unie de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs ondersteunt en stimulansen biedt voor de brede deelname aan Corsia, moeten de nalevingseenheden afkomstig zijn van landen die partij zijn bij de Overeenkomst van Parijs en die deelnemen aan Corsia, en moet dubbeltelling worden vermeden.

(18) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor het gebruik van eenheden overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een lijst vast te stellen van eenheden die voortbouwen op die welke de ICAO-Raad aanvaardbaar heeft geacht voor de naleving van Corsia en die aan de in deze richtlijn vastgestelde ontvankelijkheidsvoorwaarden voldoen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([11]).

(19) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de nodige regelingen voor de goedkeuring door de deelnemende partijen, voor tijdige aanpassingen aan de verslaglegging inzake antropogene emissies per bron en verwijderingen per put die onder de nationaal bepaalde bijdragen van de deelnemende partijen vallen, en voor het vermijden van dubbeltelling en een nettotoename van de wereldwijde emissies, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om gedetailleerde voorschriften voor die regelingen vast te stellen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011.

(20) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de berekening van de compensatievereisten voor Corsia voor in de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten, moeten de overeenkomstige uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011.

(21) Aangezien de toepassing en handhaving van Corsia voor buiten de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten is bedoeld uitsluitend toe te komen aan het thuisland van die vliegtuigexploitanten, mag van buiten de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten niet worden verlangd dat zij eenheden voor de naleving van Corsia uit hoofde van deze richtlijn annuleren.

(22) Aangezien de toepassing en handhaving van Corsia voor buiten de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten is bedoeld uitsluitend toe te komen aan het thuisland van die vliegtuigexploitanten, kan — wanneer een buiten de Unie gevestigde vliegtuigexploitant significante emissies heeft van vluchten binnen de Europese Economische Ruimte (EER) of die vertrekken vanaf een luchtvaartterrein in de EER naar een luchtvaartterrein in Zwitserland of in het Verenigd Koninkrijk — het land waar die vliegtuigexploitant is gevestigd ook melding maken van verschillen in de toepassing van Corsia met betrekking tot intra-Europese vluchten. Richtlijn 2003/87/EG moet voortdurend worden geëvalueerd in het licht van de ontwikkelingen op dat gebied.

(23) Om een gelijke behandeling op routes te waarborgen, moeten vluchten naar en vanuit landen die Corsia niet toepassen voor de toepassing van het Unierecht, met uitzondering van vluchten die vertrekken vanaf een luchtvaartterrein in de EER en aankomen op een luchtvaartterrein in de EER, Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk, worden vrijgesteld van verplichtingen om emissierechten in te leveren of eenheden te annuleren. Om de volledige toepassing van Corsia vanaf 2027 te bevorderen, mag de vrijstelling voor het inleveren van emissierechten alleen gelden voor emissies tot en met 31 december 2026.

([11]) 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).

(24) Artikel 191 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) bepaalt dat het beleid van de Unie op milieugebied bijdraagt tot het bevorderen van maatregelen op internationaal vlak ter bestrijding van klimaatverandering, en vereist dat de Unie en de lidstaten in het kader van hun onderscheiden bevoegdheden samenwerken met derde landen en met de bevoegde internationale organisaties. Die doelstellingen zijn ook relevant voor de ICAO en de verdere ontwikkeling van Corsia.

(25) Transparantie van gegevens en publieke toegang tot informatie zijn van wezenlijk belang om de verantwoordingsplicht en afdwingbaarheid te verbeteren. Daarom moet de Commissie de gegevens over emissies en compensaties van vliegtuigexploitanten op een gebruiksvriendelijke manier publiceren. Een dergelijke publicatie zou het gemakkelijker maken een beoordeling te verrichten van het effect van Corsia op de wereldwijde vermindering van CO_2-emissies en de rol ervan bij de verwezenlijking van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs.

(26) Vluchten naar en vanuit minst ontwikkelde landen en kleine eilandstaten in ontwikkeling, zoals gedefinieerd door de Verenigde Naties, die Corsia niet toepassen voor de toepassing van het Unierecht, met uitzondering van de landen waarvan bbp per hoofd van de bevolking gelijk is aan of groter is dan het gemiddelde van de Unie, moeten worden vrijgesteld van de verplichtingen om emissierechten in te leveren of eenheden te annuleren. Erg mag geen einddatum zijn voor die vrijstelling.

(27) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de vrijstelling van vliegtuigexploitanten van compensatievereisten zoals bepaald uit hoofde van deze richtlijn met betrekking tot emissies van vluchten naar en vanuit landen die Corsia in hun nationaal recht minder streng toepassen of die de Corsia-bepalingen niet op gelijke wijze op alle vliegtuigexploitanten toepassen op grond van deze richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om in de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten vrij te stellen van compensatievereisten ten aanzien van emissies van vluchten waarvoor zich een significante verstoring van de mededinging ten nadele van in de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten voordoet wegens een minder strenge toepassing of handhaving van Corsia door derde landen. De verstoring van de mededinging kan worden veroorzaakt door een minder strikte benadering van bepalingen inzake in aanmerking komende eenheden of dubbeltelling. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011.

(28) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de totstandbrenging van een gelijk speelveld op routes tussen twee landen die Corsia toepassen en die vliegtuigexploitanten toestaan gebruik te maken van andere eenheden dan die welke zijn opgenomen in de lijst van nalevingseenheden die werd vastgesteld op grond van een uit hoofde van deze richtlijn vastgestelde uitvoeringshandeling, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om in een lidstaat gevestigde vliegtuigexploitanten toe te staan gebruik te maken van andere soorten eenheden dan die van de lijst van nalevingseenheden of om hen vrij te stellen van de bij deze richtlijn ingevoerde voorwaarden voor het in aanmerking nemen van eenheden. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011.

(29) De Commissie moet verslag uitbrengen over de tenuitvoerlegging van Corsia en van het pakket maatregelen van de ICAO om te voldoen aan het op 7 oktober 2022 door de 41e Algemene Vergadering van de ICAO aangenomen wereldwijde ambitieuze langetermijnstreefdoel voor de internationale luchtvaart van nul nettokoolstofemissies tegen 2050 ("het wereldwijde ambitieuze langetermijnstreefdoel").

(30) Om bij de ICAO sneller vooruitgang te kunnen maken, heeft de Unie driemaal tijdgebonden afwijkingen van het EU-ETS goedgekeurd teneinde de nalevingsverplichtingen te beperken tot de emissies van vluchten tussen luchtvaartterreinen binnen de EER, met gelijke behandeling op de routes van de vliegtuigexploitanten, waar zij ook zijn gevestigd. De recentste afwijking van het EU-ETS, die is vastgelegd in Verordening (EU) 2017/2392 van het Europees Parlement en de Raad ([12]), beperkte de nalevingsverplichtingen tot de emissies van vluchten binnen de EER tot en met 2023 en beoogde mogelijke wijzigingen van het toepassingsgebied van de regeling voor activiteiten van en naar luchtvaartterreinen buiten de EER met ingang van 1 januari 2024, na de in die verordening uiteengezette herziening. Om de uitvoering van Corsia, waarvan de pilootfase ondertussen opgestart is, en de toepassing van Corsia in de praktijk te beoordelen, moet de huidige afwijking van de EU-ETS-verplichtingen worden verlengd voor inleveringsverplichtingen tot en met 31 december 2026 voor vluchten van vliegtuigexploitanten op niet onder Corsia vallende routes naar en vanuit relevante derde landen, waarop anders uiterlijk op 31 maart 2027 en 30 september 2027 EU-ETS-rapportage- en inleververplichtingen van toepassing zouden zijn. Dat moet de laatste tijdgebonden afwijking van het EU-ETS zijn. Uiterlijk op 1 juli 2026 moet een evaluatie van Corsia plaatsvinden. Indien de Algemene Vergadering van de ICAO Corsia uiterlijk op 31 december 2025 niet heeft aangescherpt op een

([12]) Verordening (EU) 2017/2392 van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2017 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG om de huidige beperkingen van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten en de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden (PB L 350 van 29.12.2017, blz. 7).

wijze die strookt met de verwezenlijking van haar wereldwijde ambitieuze langetermijnstreefdoel om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te halen, of indien de landen die zijn vermeld in een door de Commissie vast te stellen uitvoeringshandeling op basis van de recentste beschikbare gegevens minder dan 70 % van de emissies van de internationale luchtvaart vertegenwoordigen, moet de Commissie zo nodig voorstellen dat het EU-ETS vanaf 2027 van toepassing wordt op emissies van vertrekkende vluchten en dat vliegtuigexploitanten eventuele kosten van Corsia-compensatie op die routes kunnen aftrekken om dubbele heffingen te voorkomen. Indien een derde land vanaf 2027 Corsia niet toepast, moet het EU-ETS ook van toepassing zijn op de emissies van vluchten die naar dat derde land vertrekken.

(31) Informatie over het gebruik van eenheden voor de naleving van compensatievereisten in het kader van Corsia moet op niet minder transparante wijze openbaar worden gemaakt dan de wijze waarop informatie beschikbaar wordt gesteld over het gebruik van internationale kredieten uit hoofde van Richtlijn 2003/87/EG tot en met 2020 op grond van bijlage XIV bij Verordening (EU) nr. 389/2013 van de Commissie ([13]).

(32) Op 7 oktober 2022 en in de context van de COVID-19-pandemie heeft de 41e Algemene Vergadering van de ICAO besloten het vorige referentieniveau van Corsia voor de periode van 2024 tot en met 2035 te wijzigen van het gemiddelde van de CO_2-emissies van 2019 en 2020 in 85 % van de CO_2-emissies van 2019. Het gemiddelde van alle in 2019 en 2020 gerapporteerde CO_2-emissies bedroeg 435 859 594 ton. In 2019 bedroegen de CO_2-emissies 608 076 604 ton en 85 % van dat cijfer is 516 865 113 ton. Het feitelijke referentieniveau dat de ICAO gebruikt om de groeifactor van de sector te berekenen, wordt echter bepaald door gebruikmaking van een subset van CO_2-emissies waarbij alleen rekening wordt gehouden met emissies op routes waarvoor compensatievereisten gelden. Voor de subset van alle landencombinaties waarvoor in 2021 compensatievereisten golden, wordt het gemiddelde van de CO_2-emissies van 2019 en 2020 niet door de ICAO gepubliceerd, maar wordt het geraamd op 245 miljoen ton. In 2019 bedroegen de CO_2-emissies 341 380 188 ton en 85 % daarvan is 290 173 160 ton. Voor alle landencombinaties waarvoor in 2027 naar verwachting compensatievereisten zullen gelden, wordt het gemiddelde van de CO_2-emissies van 2019 en 2020 geraamd op ongeveer 373 miljoen ton, terwijl 85 % van de overeenkomstige CO_2-emissies in 2019 op ongeveer 439 miljoen ton wordt geraamd.

(33) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor het vaststellen van een lijst van landen die voor de toepassing van Richtlijn 2003/87/EG geacht worden Corsia toe te passen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de lijst vast te stellen en bij te houden van andere landen dan EER-landen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk die voor de toepassing van het Unierecht worden geacht aan Corsia deel te nemen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011.

(34) Bij de transitie van de luchtvaartsector naar duurzame luchtvaart dient rekening gehouden te worden met de sociale dimensie van de sector en het concurrentievermogen ervan, teneinde ervoor te zorgen dat die transitie sociaal rechtvaardig is en voorziet in opleiding, omscholing en bijscholing van werknemers. De Commissie moet bij het Europees Parlement en bij de Raad een verslag indienen over de toepassing van deze richtlijn en de sociale effecten ervan op de luchtvaartsector.

(35) Vluchten van 1 000 kilometer of minder zijn goed voor 6 tot 9 % van de totale CO_2-emissies van de luchtvaart. De Commissie moet een verslag indienen over maatregelen ter bevordering van een modal shift naar alternatieve, duurzamere vervoerswijzen, in afwachting van technologische doorbraken en de beschikbaarheid van emissievrije vliegtuigbrandstoffen en vliegtuigen.

(36) Hoewel het EU-ETS al sinds 2012 op vluchten van toepassing is, bevat het "Fit for 55"-pakket aanvullende maatregelen die in combinatie met het EU-ETS cumulatieve gevolgen voor de sector kunnen hebben. Om de luchtvaartverbindingen met eilandgebieden en kleine luchthavens te behouden, moet het mechanisme van deze richtlijn, dat is ontworpen om het resterende prijsverschil tussen fossiele brandstoffen en alternatieven daarvoor te overbruggen, daarvoor de negatieve gevolgen voor de luchtvaartconnectiviteit en het risico op koolstoflekkage beperken. Uiterlijk in 2026 moet de Commissie verslag uitbrengen over de mogelijke gevolgen voor de luchtvaartverbindingen.

(37) De emissiefactor van vliegtuigkerosine (JET A1 of JET A) in het kader van het EU-ETS moet worden afgestemd op de emissiefactor voor die brandstof zoals vastgesteld in de Corsia-SARP's. De toewijzingsniveaus mogen niet worden gewijzigd naar aanleiding van de toename van de emissiefactor van vliegtuigkerosine, omdat de gratis toewijzing aan de luchtvaart ten gevolge van deze richtlijn geleidelijk wordt afgebouwd en vervangen wordt door veilingen om tot grotere emissiereducties te komen.

([13]) Verordening (EU) nr. 389/2013 van de Commissie van 2 mei 2013 tot instelling van een EU-register overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad, Beschikkingen nrs. 280/2004/EG en 406/2009/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 920/2010 en 1193/2011 van de Commissie (PB L 122 van 3.5.2013, blz. 1).

(38) Hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong waarbij waterstof uit hernieuwbare bronnen wordt gebruikt en die voldoen aan artikel 25 van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad ([14]), moeten voor de vliegtuigexploitanten die die brandstoffen gebruiken, als emissievrij worden aangemerkt totdat de gedetailleerde regels voor de passende boekhouding uit hoofde van deze richtlijn zijn vastgesteld.

(39) Teneinde gedetailleerde regels vast te stellen voor de jaarlijkse berekening van het kostenverschil tussen fossiele kerosine en in aanmerking komende brandstoffen overeenkomstig een verordening inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer, voor de toewijzing van emissierechten voor het gebruik van dergelijke in aanmerking komende brandstoffen en voor de berekening van de broeikasgasemissies die worden bespaard als gevolg van het gebruik van dergelijke in aanmerking komende brandstoffen, alsook teneinde regelingen vast te stellen voor het rekening houden met stimulansen die voortvloeien uit de koolstofprijs en uit geharmoniseerde minimumbelastingniveaus voor fossiele brandstoffen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen. Daarnaast moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen teneinde de gedetailleerde regelingen vast te stellen voor de veiling door de lidstaten van luchtvaartemissierechten, met inbegrip van de gedetailleerde regelingen voor de veiling die noodzakelijk zijn om een deel van de opbrengsten van een dergelijke veiling als eigen middelen over te dragen naar de algemene begroting van de Unie. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven ([15]). Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

(40) Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de bevordering van de toegankelijkheid van de ultraperifere gebieden van de Unie. Derhalve moet er tot en met 31 december 2030 worden voorzien in een tijdelijke afwijking van het EU-ETS voor emissies van vluchten tussen een luchtvaartterrein in een ultraperifeer gebied van een lidstaat en een luchtvaartterrein in diezelfde lidstaat buiten dat ultraperifere gebied, teneinde tegemoet te komen aan de belangrijkste behoeften van de inwoners op het vlak van werkgelegenheid, onderwijs en andere kansen. Om dezelfde redenen moet die afwijking gelden voor vluchten tussen luchtvaartterreinen die beide gelegen zijn in hetzelfde ultraperifere gebied of in verschillende ultraperifere gebieden van dezelfde lidstaat.

(41) Besluit (EU) 2023/136 van het Europees Parlement en de Raad ([16]) moet van toepassing zijn op de kennisgeving aan de vliegtuigexploitanten die de lidstaten uiterlijk op 30 november 2023 uit hoofde van Richtlijn 2003/87/EG moeten doen, op voorwaarde dat de door de ICAO bekend te maken groeifactor van de sector voor de emissies van 2022 gelijk is aan nul.

(42) Een alomvattende benadering van innovatie is belangrijk om de doelstellingen van de Europese Green Deal te bereiken en om het concurrentievermogen van het Europese bedrijfsleven te waarborgen. Dat is met name belangrijk voor sectoren die moeilijk koolstofvrij te maken zijn, zoals de luchtvaart en de scheepvaart, en waarvoor operationele verbeteringen, alternatieve klimaatneutrale brandstoffen en technologische oplossingen moeten worden gecombineerd. De lidstaten moeten er dan ook voor zorgen dat de nationale omzettingsbepalingen innovaties niet belemmeren en technologisch neutraal zijn. De nodige onderzoeks- en innovatie-inspanningen worden op Unieniveau onder meer ondersteund via Horizon Europa — het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie, dat aanzienlijke financiering en nieuwe instrumenten omvat voor de sectoren die onder het EU-ETS vallen.

(43) Het bij Richtlijn 2003/87/EG opgerichte Innovatiefonds dient onderzoek naar en de ontwikkeling en uitrol van koolstofarme oplossingen, waaronder emissievrije technologieën, te ondersteunen en de klimaat- en milieueffecten van de luchtvaartsector te verminderen. Het dient ook elektrificatie en maatregelen ter beperking van de algemene effecten van de luchtvaart te ondersteunen.

([14]) 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).

([15]) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

([16]) Besluit (EU) 2023/136 van het Europees Parlement en de Raad van 18 januari 2023 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG wat betreft de kennisgeving inzake compensatie in het kader van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel voor in de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten (PB L 19 van 20.1.2023, blz. 1).

(44) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de bijdrage van de luchtvaart aan de emissiereductiedoelstelling voor de gehele economie van de Unie te waarborgen en Corsia op passende wijze ten uitvoer te leggen in het Unierecht, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang of de gevolgen van het optreden beter door de Unie kunnen 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 richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.

(45) De lidstaten moeten deze richtlijn gelet op de noodzaak van dringende klimaatmaatregelen en de noodzaak voor alle sectoren om op een op een kosteneffectieve wijze aan emissiereductie bij te dragen, uiterlijk op 31 december 2023 omzetten.

(46) Vereenvoudigingen van de administratieve procedures en aanpassing van die procedures aan de beste praktijken zouden de administratieve lasten tot een minimum beperken.

(47) Richtlijn 2003/87/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 2003/87/EG

Richtlijn 2003/87/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) aan artikel 3 wordt het volgende punt toegevoegd:

"v) "niet-CO_2-effecten van de luchtvaart": de effecten op het klimaat van het vrijkomen, bij de verbranding van brandstof, van stikstofoxiden (NO_x), roetdeeltjes, geoxideerde zwavelsoorten en effecten van waterdamp, met inbegrip van contrails, uit een vliegtuig dat een in bijlage I opgenomen luchtvaartactiviteit uitvoert;";

2) artikel 3 quater wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt geschrapt;

b) de volgende leden worden toegevoegd:

"5. De Commissie bepaalt de totale hoeveelheid emissierechten die met betrekking tot vliegtuigexploitanten voor het jaar 2024 moeten worden toegewezen op basis van de totale toewijzing van emissierechten met betrekking tot vliegtuigexploitanten die in 2023 in bijlage I opgenomen luchtvaartactiviteiten uitvoerden, verminderd met de lineaire verminderingsfactor zoals bedoeld in artikel 9, en maakt die hoeveelheid bekend alsook de omvang van de kosteloze toewijzingen die in 2024 zouden zijn gedaan uit hoofde van de regels voor kosteloze toewijzing die van kracht waren vóór de bij Richtlijn (EU) 2023/958 van het Europees Parlement en de Raad (*) ingevoerde wijzigingen.

6. Voor de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2030 wordt maximaal 20 miljoen van de in lid 5 bedoelde totale hoeveelheid emissierechten op basis van transparantie, gelijke behandeling en niet-discriminatie gereserveerd voor commerciële vliegtuigexploitanten voor het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen en andere vliegtuigbrandstoffen die niet van fossiele brandstoffen zijn afgeleid, die in een verordening inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer geïdentificeerd zijn als meetellend voor het bereiken van het minimumaandeel aan duurzame vliegtuigbrandstoffen dat vliegtuigbrandstof die op luchthavens van de Unie door luchtvaartbrandstofleveranciers aan vliegtuigexploitanten ter beschikking wordt gesteld, uit hoofde van die verordening dient te bevatten, voor subsonische vluchten waarvoor overeenkomstig artikel 12, lid 3, van deze richtlijn emissierechten moeten worden ingeleverd. Wanneer in aanmerking komende vliegtuigbrandstof op een luchthaven niet fysiek aan een specifieke vlucht kan worden toegeschreven, zijn de uit hoofde van deze alinea gereserveerde emissierechten beschikbaar voor in aanmerking komende vliegtuigbrandstoffen die op die luchthaven worden getankt in verhouding tot de emissies van vluchten, van de vliegtuigexploitant vanaf die luchthaven, waarvoor overeenkomstig artikel 12, lid 3, van deze richtlijn emissierechten moeten worden ingeleverd.

De uit hoofde van de eerste alinea van dit lid gereserveerde emissierechten worden door de lidstaten toegewezen om het prijsverschil tussen het gebruik van fossiele kerosine en het gebruik van de relevante in aanmerking komende vliegtuigbrandstoffen geheel of gedeeltelijk te dekken, rekening houdend met stimulansen van de koolstofprijs en van geharmoniseerde minimumbelastingniveaus voor fossiele brandstoffen. Bij de berekening van dat prijsverschil houdt de Commissie rekening met het door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart gepubliceerde technisch verslag uit hoofde van een verordening inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer. De lidstaten zorgen ervoor dat de financiering uit hoofde van dit lid zichtbaar is overeenkomstig de vereisten in artikel 30 quaterdecies, lid 1, punten a) en b), van deze richtlijn.

De uit hoofde van dit lid toegewezen emissierechten hebben betrekking op:

a) 70 % van het resterende prijsverschil tussen het gebruik van fossiele kerosine en waterstof uit hernieuwbare energiebronnen, en geavanceerde biobrandstoffen zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 34), van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad (**) waarvoor de emissiefactor nul is uit hoofde van bijlage IV of uit hoofde van de op grond van artikel 14 van deze richtlijn vastgestelde uitvoeringshandeling;

b) 95 % van het resterende prijsverschil tussen het gebruik van fossiele kerosine en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die voldoen aan artikel 25 van Richtlijn (EU) 2018/2001, die worden gebruikt in de luchtvaart, waarvoor de emissiefactor nul is uit hoofde van bijlage IV of uit hoofde van de op grond van artikel 14 van deze richtlijn vastgestelde uitvoeringshandeling;

c) 100 % van het resterende prijsverschil tussen het gebruik van fossiele kerosine en in aanmerking komende vliegtuigbrandstoffen die niet zijn afgeleid van onder de eerste alinea van dit lid vallende fossiele brandstoffen, op luchthavens op eilanden met een oppervlakte van minder dan 10 000 km^2 en zonder weg- of spoorverbinding met het vasteland, op luchthavens die onvoldoende groot zijn om als luchthavens in de Unie overeenkomstig een verordening inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer te worden gedefinieerd, en op luchthavens in een ultraperifeer gebied;

d) in andere dan de in de punten a), b) en c) bedoelde gevallen, 50 % van het resterende prijsverschil tussen het gebruik van fossiele kerosine en in aanmerking komende vliegtuigbrandstoffen die niet zijn afgeleid van onder de eerste alinea van dit lid vallende fossiele brandstoffen.

Bij de toewijzing van emissierechten uit hoofde van dit lid kan rekening worden gehouden met eventuele steun uit andere regelingen op nationaal niveau.

Op jaarbasis kunnen commerciële vliegtuigexploitanten verzoeken om een toewijzing van emissierechten op basis van de hoeveelheid van elke in dit lid bedoelde in aanmerking komende vliegtuigbrandstof die wordt gebruikt bij vluchten waarvoor overeenkomstig artikel 12, lid 3, tussen 1 januari 2024 en 31 december 2030 emissierechten moeten worden ingeleverd, met uitzondering van vluchten waarvoor op grond van artikel 28 bis, lid 1, wordt geacht aan dat vereiste te zijn voldaan. Indien, voor een bepaald jaar, de vraag naar emissierechten voor het gebruik van dergelijke brandstoffen groter is dan de hoeveelheid beschikbare emissierechten, wordt de hoeveelheid emissierechten op uniforme wijze verlaagd voor alle bij de toewijzing voor dat jaar betrokken vliegtuigexploitanten.

De Commissie maakt jaarlijks in het *Publicatieblad van de Europese Unie* nadere gegevens bekend over het gemiddelde kostenverschil tussen fossiele kerosine, rekening houdend met de stimulansen van de koolstofprijs en de geharmoniseerde minimumbelastingniveaus voor fossiele brandstoffen, en de relevante in aanmerking komende vliegtuigbrandstoffen in het voorgaande jaar.

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 23 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze richtlijn aan te vullen door de gedetailleerde regels vast te stellen voor de jaarlijkse berekening van het in de zesde alinea van dit lid bedoelde kostenverschil, voor de toewijzing van emissierechten voor het gebruik van de in de eerste alinea van dit lid genoemde brandstoffen, en voor de berekening van de broeikasgasemissies die worden bespaard als gevolg van het uit hoofde van de uitvoeringshandeling die is vastgesteld op grond van artikel 14, lid 1, gerapporteerde gebruik van brandstoffen, en door de regelingen vast te stellen voor het rekening houden met stimulansen van de koolstofprijs en van geharmoniseerde minimumbelastingniveaus voor fossiele brandstoffen.

Uiterlijk op 1 januari 2028 verricht de Commissie een evaluatie van de toepassing van dit lid en legt zij de resultaten van die evaluatie tijdig voor in een verslag aan het Europees Parlement en de Raad. Het verslag kan zo nodig vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel om tot en met 31 december 2034 een begrensde en in de tijd beperkte hoeveelheid emissierechten toe te wijzen om het gebruik van de in de eerste alinea van dit lid genoemde brandstoffen verder te stimuleren, met name het gebruik van in de luchtvaart gebruikte hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die voldoen aan artikel 25 van Richtlijn (EU) 2018/2001, waarvoor de emissiefactor nul is uit hoofde van bijlage IV of uit hoofde van de op grond van artikel 14 van deze richtlijn vastgestelde uitvoeringshandeling.

Vanaf 1 januari 2028 evalueert de Commissie de toepassing van dit lid in het jaarverslag dat zij op grond van artikel 10, lid 5, moet indienen.

7. Voor vluchten die vanaf een luchtvaartterrein in de EER vertrekken en op een luchtvaartterrein in de EER, in Zwitserland of in het Verenigd Koninkrijk aankomen en die in 2023 niet onder het EU-ETS vielen, wordt de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten verhoogd met de toewijzingsniveaus, met inbegrip van kosteloze toewijzing en veiling, die bereikt zouden zijn indien zij dat jaar onder het EU-ETS zouden zijn gevallen, verminderd met de lineaire verminderingsfactor als bedoeld in artikel 9.

8. In afwijking van artikel 12, lid 3, artikel 14, lid 3, en artikel 16 beschouwen de lidstaten de in die bepalingen uiteengezette voorschriften als voldaan en ondernemen zij geen actie tegen vliegtuigexploitanten wat betreft emissies tot en met 31 december 2030 van vluchten tussen een luchtvaartterrein in een ultraperifeer gebied van een lidstaat en een luchtvaartterrein in diezelfde lidstaat, met inbegrip van een ander luchtvaartterrein in hetzelfde ultraperifeer gebied of in een ander ultraperifeer gebied van dezelfde lidstaat.

_____

(*) 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).

(**) 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).";

3) artikel 3 quinquies wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. In de jaren 2024 en 2025 wordt 15 % van de in artikel 3 quater, leden 5 en 7, bedoelde emissierechten, alsook respectievelijk 25 % in 2024 en 50 % in 2025 van de resterende 85 % van die emissierechten, die kosteloos zouden zijn toegewezen, geveild, met uitzondering van de in artikel 3 quater, lid 6, en artikel 10 bis, lid 8, vierde alinea, bedoelde hoeveelheden emissierechten. De rest van de emissierechten voor die jaren wordt kosteloos toegewezen.

Vanaf 1 januari 2026 wordt de volledige hoeveelheid emissierechten die in een bepaald jaar kosteloos zouden zijn toegewezen, geveild, met uitzondering van de in artikel 3 quater, lid 6, en artikel 10 bis, lid 8, vierde alinea, bedoelde hoeveelheid emissierechten.";

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

"1 bis. Emissierechten die kosteloos worden toegewezen, worden aan vliegtuigexploitanten toegewezen in verhouding tot hun aandeel geverifieerde emissies van luchtvaartactiviteiten zoals gemeld met betrekking tot 2023. In die berekening wordt ook rekening gehouden met geverifieerde emissies van luchtvaartactiviteiten die worden gemeld voor vluchten die pas vanaf 1 januari 2024 onder het EU-ETS vallen. Uiterlijk op 30 juni van het betrokken jaar verlenen de bevoegde autoriteiten de emissierechten die voor dat jaar kosteloos worden toegewezen.";

c) lid 2 wordt geschrapt;

d) de leden 3 en 4 worden vervangen door:

"3. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 23 gedelegeerde handelingen vast te stellen ter aanvulling van deze richtlijn wat betreft de gedetailleerde regelingen voor de veiling door de lidstaten van luchtvaartemissierechten in overeenstemming met de leden 1 en 1 bis van dit artikel, met inbegrip van de gedetailleerde regelingen voor de veiling die noodzakelijk zijn om een deel van de opbrengsten van een dergelijke veiling overeenkomstig artikel 311, derde alinea, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) als eigen middelen over te dragen naar de algemene begroting van de Unie. De hoeveelheid door een lidstaat te veilen rechten in elke periode is evenredig met het aandeel van die lidstaat in het totaal van aan de luchtvaart toegewezen emissies voor alle lidstaten, voor het referentiejaar als gerapporteerd op grond van artikel 14, lid 3, en geverifieerd op grond van artikel 15. Voor elke in artikel 13 bedoelde periode is het referentiejaar het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode waarop de veiling betrekking heeft, afloopt. In de gedelegeerde handelingen wordt de eerbiediging van de in artikel 10, lid 4, eerste alinea, uiteengezette beginselen gewaarborgd.

4. De lidstaten bepalen hoe de opbrengsten van de veiling van onder dit hoofdstuk vallende emissierechten worden gebruikt, met uitzondering van de opbrengsten die overeenkomstig artikel 311, derde alinea, VWEU als eigen middelen worden aangemerkt en in de algemene begroting van de Unie worden opgenomen. De lidstaten gebruiken de opbrengsten van de veiling van emissierechten, of het equivalent in financiële waarde van die opbrengsten, overeenkomstig artikel 10, lid 3, van deze richtlijn.";

4) de artikelen 3 sexies en 3 septies worden geschrapt;

5) artikel 11 bis wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1, 2 en 3 worden vervangen door:

"1. Met inachtneming van de leden 2 en 3 van dit artikel kunnen vliegtuigexploitanten die over een door een lidstaat afgegeven bewijs luchtvaartexploitant beschikken of die in een lidstaat, met inbegrip van de ultraperifere gebieden, onderhorigheden en gebiedsdelen van die lidstaat, zijn geregistreerd, de volgende eenheden gebruiken om te voldoen aan hun verplichtingen om eenheden te annuleren met betrekking tot de op grond van artikel 12, lid 6, gemelde hoeveelheid zoals vastgesteld in artikel 12, lid 9:

a) kredieten die zijn goedgekeurd door partijen die deelnemen aan het mechanisme dat bij artikel 6, lid 4, van de Overeenkomst van Parijs is ingesteld;

b) kredieten die zijn goedgekeurd door de partijen die deelnemen aan kredietverleningsprogramma's die door de ICAO-Raad worden aanvaard en die in de op grond van lid 8 vastgestelde uitvoeringshandeling worden vermeld;

c) kredieten die zijn goedgekeurd door partijen bij overeenkomsten op grond van lid 5;

d) kredieten die worden verleend voor projecten op Unieniveau op grond van artikel 24 bis.

2. De in lid 1, punten a) en b), bedoelde eenheden mogen worden gebruikt als aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) zij zijn afkomstig van een land dat op het moment dat de eenheden worden gebruikt, partij is bij de Overeenkomst van Parijs;

b) zij zijn afkomstig van een land dat deelneemt aan de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) van de ICAO, zoals vastgesteld in de op grond van artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling. Die voorwaarde geldt niet voor emissies van vóór 2027, noch voor de minst ontwikkelde landen en kleine eilandstaten in ontwikkeling, zoals gedefinieerd door de Verenigde Naties, met uitzondering van de landen waarvan het bbp per hoofd van de bevolking gelijk is aan of groter is dan het gemiddelde van de Unie.

3. De in lid 1, punten a), b) en c), bedoelde eenheden mogen worden gebruikt indien er regelingen zijn getroffen voor de goedkeuring door de deelnemende partijen, de verslaglegging inzake antropogene emissies per bron en verwijderingen per put die onder de nationaal bepaalde bijdragen van de deelnemende partijen vallen, tijdig wordt aangepast, en dubbeltelling en een nettotoename van de wereldwijde emissies worden vermeden.

De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast die nadere voorschriften bevatten voor de in de eerste alinea van dit lid bedoelde regelingen, die voorschriften inzake verslaglegging en registratie kunnen omvatten, en waarin lijsten zijn opgenomen van de landen of programma's die die regelingen toepassen. In die regelingen wordt rekening gehouden met de flexibiliteit die minst ontwikkelde landen en kleine eilandstaten in ontwikkeling genieten in overeenstemming met lid 2 van dit artikel. Die uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.";

b) lid 4 wordt geschrapt;

c) het volgende lid wordt toegevoegd:

"8. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast die een lijst bevatten van de eenheden die door de ICAO-Raad worden aanvaard en die voldoen aan de in de leden 2 en 3 van dit artikel uiteengezette voorwaarden. De Commissie stelt ook uitvoeringshandelingen vast om die lijst waar nodig bij te werken. Die uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.";

6) artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 6 wordt vervangen door:

"6. Overeenkomstig de methode die is uiteengezet in de in lid 8 van dit artikel bedoelde uitvoeringshandeling, berekenen de lidstaten elk jaar de compensatievereisten voor het voorgaande kalenderjaar in verband met vluchten naar, van en tussen landen die zijn opgenomen in de op grond van artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling en in verband met vluchten tussen Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk en landen die zijn opgenomen in de op grond van artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling en stellen zij uiterlijk op 30 november van elk jaar de vliegtuigexploitanten daarvan in kennis.

Overeenkomstig de methode die is uiteengezet in de in lid 8 van dit artikel bedoelde uitvoeringshandeling, berekenen de lidstaten ook de totale definitieve compensatievereisten voor een bepaalde Corsia-nalevingsperiode en stellen zij uiterlijk op 30 november van het jaar volgend op het laatste jaar van de desbetreffende Corsia-nalevingsperiode vliegtuigexploitanten die voldoen aan de in de derde alinea van dit lid uiteengezette voorwaarden in kennis van die vereisten.

De lidstaten stellen vliegtuigexploitanten die voldoen aan elk van de volgende voorwaarden, in kennis van het compensatieniveau:

a) de vliegtuigexploitanten zijn in het bezit van een bewijs luchtvaartexploitant dat door een lidstaat is afgegeven of zijn geregistreerd in een lidstaat, met inbegrip van de ultraperifere gebieden, de onderhorigheden en de gebiedsdelen van die lidstaat, en

b) zij produceren jaarlijks meer dan 10 000 ton CO_2-emissies door het gebruik van luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg voor onder bijlage I vallende vluchten, anders dan vluchten die in dezelfde lidstaat, met inbegrip van de ultraperifere gebieden van die lidstaat, vertrekken en aankomen, vanaf 1 januari 2021.

Voor de toepassing van de eerste alinea, punt b), wordt geen rekening gehouden met CO_2-emissies van de volgende soorten vluchten:

i) staatsvluchten;

ii) humanitaire vluchten;

iii) medische vluchten;

iv) militaire vluchten;

v) brandbestrijdingsvluchten;

vi) vluchten voorafgaand aan of volgend op een humanitaire, medische of brandbestrijdingsvlucht, op voorwaarde dat dergelijke vluchten met hetzelfde luchtvaartuig werden uitgevoerd en nodig waren om de desbetreffende humanitaire, medische of brandbestrijdingsactiviteiten uit te voeren of het luchtvaartuig na die activiteiten voor zijn volgende activiteit te verplaatsen.";

b) de volgende leden worden toegevoegd:

"8. De in lid 6 van dit artikel bedoelde compensatievereisten ten behoeve van Corsia worden volgens een door de Commissie vast te stellen methode berekend met betrekking tot vluchten naar, van en tussen landen die zijn opgenomen in de op grond van artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling en vluchten tussen Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk en landen die zijn opgenomen in de op grond van artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling.

De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot nadere bepaling van de methode voor de berekening van de in de eerste alinea van dit lid bedoelde compensatievereisten voor vliegtuigexploitanten.

In die uitvoeringshandelingen wordt met name nader ingegaan op de toepassing van de vereisten die voortvloeien uit de desbetreffende bepalingen van deze richtlijn, met name de artikelen 3 quater, 11 bis, 12 en 25 bis, en, voor zover mogelijk in het licht van de desbetreffende bepalingen van deze richtlijn, uit de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming voor Corsia (Corsia-SARP's).

Die uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld. De eerste dergelijke uitvoeringshandeling wordt uiterlijk op 30 juni 2024 vastgesteld.

9. Vliegtuigexploitanten die over een door een lidstaat afgegeven bewijs luchtvaartexploitant beschikken of die in een lidstaat, met inbegrip van de ultraperifere gebieden, onderhorigheden en gebiedsdelen van die lidstaat, zijn geregistreerd, annuleren de in artikel 11 bis bedoelde eenheden alleen voor de hoeveelheid die overeenkomstig lid 6 door die lidstaat is gemeld voor de desbetreffende Corsia-nalevingsperiode. De annulering gebeurt uiterlijk op 31 januari 2025 voor emissies in de periode 2021-2023 en uiterlijk op 31 januari 2028 voor emissies in de periode 2024-2026.";

7) aan artikel 14 worden de volgende leden toegevoegd:

"5. Vliegtuigexploitanten brengen eenmaal per jaar verslag uit over de niet-CO_2-effecten van de luchtvaart die zich vanaf 1 januari 2025 voordoen. Daartoe stelt de Commissie uiterlijk op 31 augustus 2024 op grond van lid 1 een uitvoeringshandeling vast om niet-CO_2-effecten van de luchtvaart op te nemen in een monitorings-, rapportage- en verificatiekader. Dat monitorings-, rapportage en verificatiekader bevat ten minste de beschikbare driedimensionale vliegtuigtrajectgegevens en de omgevingsvochtigheid en -temperatuur om een CO_2-equivalent per vlucht te kunnen produceren. De Commissie zorgt, afhankelijk van de beschikbare middelen, voor de beschikbaarheid van instrumenten om monitoring, rapportage en verificatie te vergemakkelijken en zo veel mogelijk te automatiseren, teneinde de administratieve lasten tot een minimum te beperken.

Vanaf 1 januari 2025 zorgen de lidstaten ervoor dat elke vliegtuigexploitant de niet-CO_2-effecten van elk luchtvaartuig dat hij in de loop van elk kalenderjaar exploiteert, monitort en na het einde van elk jaar aan de bevoegde autoriteit rapporteert overeenkomstig de in lid 1 bedoelde uitvoeringshandelingen.

Vanaf 2026 dient de Commissie jaarlijks, als onderdeel van het in artikel 10, lid 5, bedoelde verslag, een verslag in over de resultaten van de toepassing van het in de eerste alinea van dit lid bedoelde monitorings-, rapportage en verificatiekader.

Uiterlijk op 31 december 2027 dient de Commissie op basis van de resultaten van de toepassing van het monitorings-, rapportage en verificatiekader voor niet-CO_2-effecten van de luchtvaart een verslag en zo nodig — nadat zij eerst een effectbeoordeling heeft uitgevoerd — een wetgevingsvoorstel in, om niet-CO_2-effecten van de luchtvaart te beperken door het toepassingsgebied van het EU-ETS uit te breiden tot niet-CO_2-effecten van de luchtvaart.

6. Uiterlijk drie maanden na de respectieve rapportagetermijn publiceert de Commissie op een gebruiksvriendelijke manier ten minste de volgende geaggregeerde jaarlijkse emissiegerelateerde gegevens van luchtvaartactiviteiten die overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie (*) en artikel 7 van Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/1603 van de Commissie (**) aan de lidstaten zijn gerapporteerd of aan de Commissie zijn toegezonden:

a) per luchtvaartterreincombinatie binnen de EER:

   i) emissies van alle vluchten;

   ii) totaal aantal vluchten;

   iii) totaal aantal passagiers;

   iv) soorten luchtvaartuigen;

b) per vliegtuigexploitant:

   i) gegevens over emissies van vluchten binnen de EER, vluchten vanuit de EER, vluchten die aankomen in de EER en vluchten tussen twee derde landen, uitgesplitst naar landencombinatie, en gegevens over emissies waarvoor de verplichting geldt om voor Corsia in aanmerking komende emissie-eenheden te annuleren;

   ii) de hoeveelheid aan compensatievereisten die overeenkomstig artikel 12, lid 8 is berekend;

   iii) het bedrag en het soort kredieten op grond van artikel 11 bis die zijn gebruikt om te voldoen aan de in punt ii) van dit punt bedoelde compensatievereisten voor de vliegtuigexploitant;

   iv) de gebruikte hoeveelheid en soort brandstoffen waarvoor de emissiefactor overeenkomstig deze richtlijn nul is of die de vliegtuigexploitant recht geven op emissierechten op grond van artikel 3 quater, lid 6.

In specifieke omstandigheden waarin een vliegtuigexploitant actief is op een zeer beperkt aantal luchtvaartterreincombinaties of op een zeer beperkt aantal landencombinaties waarvoor compensatievereisten gelden, of op een zeer beperkt aantal landencombinaties waarvoor geen compensatievereisten gelden, kan die vliegtuigexploitant de administrerende lidstaat voor de punten a) en b) van de eerste alinea verzoeken dat dergelijke gegevens niet op het niveau van de vliegtuigexploitant worden gepubliceerd, waarbij wordt toegelicht waarom openbaarmaking zijn commerciële belangen zou schaden. Op basis van dat verzoek kan de administrerende lidstaat de Commissie verzoeken die gegevens op een hoger aggregatieniveau te publiceren. De Commissie beslist over het verzoek.

(*) Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie van 19 december 2018 inzake de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 601/2012 van de Commissie (PB L 334 van 31.12.2018, blz. 1).

(**) Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/1603 van de Commissie van 18 juli 2019 tot aanvulling van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie aangenomen maatregelen voor de monitoring, rapportage en verificatie van luchtvaartemissies ter uitvoering van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel (PB L 250 van 30.9.2019, blz. 10).";

8) artikel 18 bis wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Indien gedurende de eerste twee jaar van de in artikel 13 genoemde periode geen van de toegewezen luchtvaartemissies van vluchten door een onder lid 1, punt b), van dit artikel vallende vliegtuigexploitant aan zijn administrerende lidstaat is toegewezen, wordt de vliegtuigexploitant voor de volgende periode naar een andere administrerende lidstaat overgeheveld. De nieuwe administrerende lidstaat is de lidstaat waaraan het grootste deel van de geschatte luchtvaartemissies van door die vliegtuigexploitant in de eerste twee jaar van de vorige periode uitgevoerde vluchten kan worden toegeschreven.";

b) in lid 3 wordt punt b) vervangen door:

"b) vanaf 2024 ten minste om de twee jaar een bijgewerkte lijst waaraan de vliegtuigexploitanten die later een in bijlage I bedoelde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, zijn toegevoegd; indien een vliegtuigexploitant gedurende vier opeenvolgende kalenderjaren voorafgaand aan de bijwerking van de lijst geen in bijlage I vermelde luchtvaartactiviteit heeft uitgeoefend, wordt die vliegtuigexploitant niet in de lijst opgenomen.";

9) artikel 25 bis wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

"2. De Unie en haar lidstaten blijven ernaar streven om akkoorden te bereiken over algemene maatregelen met het oog op het verminderen van de emissies van broeikasgassen door de luchtvaart in overeenstemming met de doelstellingen van Verordening (EU) 2021/1119 en van de Overeenkomst van Parijs. In het licht van dergelijke akkoorden gaat de Commissie na of wijzigingen van deze richtlijn nodig zijn wat betreft de toepassing ervan op vliegtuigexploitanten.";

b) de volgende leden worden toegevoegd:

"3. De Commissie stelt een uitvoeringshandeling vast die een lijst bevat van landen, met uitzondering van de EER-landen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk, die voor de toepassing van deze richtlijn worden geacht Corsia toe te passen, met 2019 als referentieniveau voor 2021 tot en met 2023 en met 85 % van de emissies in 2019 als referentieniveau voor elk jaar vanaf 2024. Die uitvoeringshandeling wordt overeenkomstig de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

4. Vliegtuigexploitanten hoeven geen emissierechten in te leveren overeenkomstig artikel 12, lid 3, voor emissies tot en met 31 december 2026 van vluchten naar en vanuit landen die zijn opgenomen in de lijst in de op grond van lid 3 van dit artikel vastgestelde uitvoeringshandeling.

5. Vliegtuigexploitanten hoeven geen emissierechten in te leveren overeenkomstig artikel 12, lid 3, voor emissies tot en met 31 december 2026 van vluchten tussen de EER en landen die niet zijn opgenomen in de lijst in de op grond van lid 3 van dit artikel vastgestelde uitvoeringshandeling, met uitzondering van vluchten naar Zwitserland en naar het Verenigd Koninkrijk.

6. Vliegtuigexploitanten hoeven geen emissierechten in te leveren overeenkomstig artikel 12, lid 3, voor emissies van vluchten naar en vanuit de minst ontwikkelde landen en kleine eilandstaten in ontwikkeling, zoals gedefinieerd door de Verenigde Naties, tenzij die zijn opgenomen in de lijst in de op grond van lid 3 van dit artikel vastgestelde uitvoeringshandeling, en landen waarvan het bbp per hoofd van de bevolking gelijk is aan of groter is dan het gemiddelde van de Unie.

7. Indien de Commissie vaststelt dat er sprake is van een aanzienlijke verstoring van de mededinging, zoals een verstoring die wordt veroorzaakt doordat een derde land Corsia minder streng toepast in zijn nationaal recht of doordat het de Corsia-bepalingen niet op gelijke wijze voor alle vliegtuigexploitanten handhaaft, die nadelig is voor vliegtuigexploitanten die in het bezit zijn van een bewijs luchtvaartexploitant dat door een lidstaat is afgegeven of die zijn geregistreerd in een lidstaat, met inbegrip van de ultraperifere gebieden, de onderhorigheden en de gebiedsdelen van die lidstaat, stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast waarbij die vliegtuigexploitanten vrijgesteld worden van de in artikel 12, lid 9, bedoelde compensatievereisten ten aanzien van emissies van vluchten naar en vanuit die landen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

8. Indien vliegtuigexploitanten die in het bezit zijn van een bewijs luchtvaartexploitant dat door een lidstaat is afgegeven of die geregistreerd zijn in een lidstaat, met inbegrip van de ultraperifere gebieden, de onderhorigheden en de gebiedsdelen van die lidstaat, vluchten uitvoeren tussen twee landen die zijn opgenomen in de lijst in de op grond van lid 3 van dit artikel vastgestelde uitvoeringshandeling, met inbegrip van vluchten tussen Zwitserland, het Verenigd Koninkrijk en landen die zijn opgenomen in de lijst in de op grond van lid 3 van dit artikel vastgestelde uitvoeringshandeling, en die landen vliegtuigexploitanten toestaan gebruik te maken van andere eenheden dan die welke zijn opgenomen in de op grond van artikel 11 bis, lid 8, vastgestelde lijst, is de Commissie bevoegd om uitvoeringshandelingen vast te stellen om die vliegtuigexploitanten toe te staan andere soorten eenheden te gebruiken dan die welke in die lijst zijn opgenomen of om die vliegtuigexploitanten vrij te stellen van de voorwaarden van artikel 11 bis, leden 2 en 3, met betrekking tot emissies van die vluchten. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.";

10) de artikelen 28 bis en 28 ter worden vervangen door:

"*Artikel 28 bis*

Afwijkingen die gelden vooruitlopend op de verplichte tenuitvoerlegging van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel van de ICAO

1. In afwijking van artikel 12, lid 3, artikel 14, lid 3, en artikel 16 beschouwen de lidstaten de in die bepalingen uiteengezette vereisten als vervuld en ondernemen zij geen actie tegen vliegtuigexploitanten wat betreft:

a) alle emissies van vluchten naar of van luchtvaartterreinen in landen buiten de EER, met uitzondering van vluchten naar luchtvaartterreinen in het Verenigd Koninkrijk of Zwitserland, in elk kalenderjaar van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2026, onder voorbehoud van de in artikel 28 ter bedoelde evaluatie;

b) alle emissies van vluchten tussen een luchtvaartterrein in een ultraperifere regio in de zin van artikel 349 VWEU en een luchtvaartterrein in een andere regio van de EER in elk kalenderjaar van 1 januari 2013 tot en met 31 december 2023, onder voorbehoud van de in artikel 28 ter bedoelde evaluatie.

Voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12 en 14 moeten de geverifieerde emissies van vluchten andere dan die bedoeld in de eerste alinea van dit lid worden beschouwd als geverifieerde emissies van de vliegtuigexploitant.

2. In afwijking van artikel 3 quinquies, lid 3, wordt de hoeveelheid emissierechten die elke lidstaat veilt, voor de periode van 1 januari 2013 tot en met 31 december 2026 gereduceerd zodat zij overeenstemt met het aandeel van de toegewezen emissierechten voor vluchten die niet vallen onder de in lid 1, punten a) en b), van dit artikel bedoelde afwijkingen.

3. In afwijking van artikel 3 octies wordt van vliegtuigexploitanten niet verlangd dat zij monitoringplannen inleveren waarin maatregelen worden uiteengezet om emissies te monitoren en te rapporteren met betrekking tot vluchten die vallen onder de in lid 1, punten a) en b), van dit artikel bedoelde afwijkingen.

4. In afwijking van de artikelen 3 octies, 12, 15 en 18 bis worden de emissies van een vliegtuigexploitant met totale jaarlijkse emissies van minder dan 25 000 ton CO_2 of van een vliegtuigexploitant met totale jaarlijkse emissies van minder dan 3 000 ton CO_2 van andere vluchten dan die welke in dit artikel, lid 1, punten a) en b), worden bedoeld, beschouwd als geverifieerde emissies indien die werden vastgesteld met gebruikmaking van het instrument voor kleine emittenten dat bij Verordening (EU) nr. 606/2010 van de Commissie (*) is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn ETS-ondersteuningsfaciliteit. De lidstaten mogen voor niet-commerciële vliegtuigexploitanten vereenvoudigde procedures toepassen, op voorwaarde dat dergelijke procedures niet minder nauwkeurig zijn dan het instrument voor kleine emittenten.

5. Lid 1 van dit artikel is alleen van toepassing op landen waarmee een overeenkomst op grond van artikel 25 of 25 bis is gesloten overeenkomstig de bepalingen van die overeenkomst.

Artikel 28 ter

Verslaglegging en evaluatie door de Commissie over de tenuitvoerlegging van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel van de ICAO

1. De Commissie brengt vóór 1 januari 2027 en nadien om de drie jaar aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de vorderingen van de onderhandelingen in de ICAO over de tenuitvoerlegging van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die vanaf 2021 voor emissies moet gelden, met name met betrekking tot:

a) de desbetreffende ICAO-instrumenten, onder meer de normen en aanbevolen praktijken, en de voortgang van de uitvoering van alle onderdelen van het maatregelenpakket van de ICAO ter verwezenlijking van het tijdens de 41e Algemene Vergadering van de ICAO aangenomen wereldwijde ambitieuze langetermijnstreefdoel;

b) de door de ICAO-Raad goedgekeurde aanbevelingen die relevant zijn voor de wereldwijde marktgebaseerde maatregel, met inbegrip van mogelijke wijzigingen van de referentieniveaus;

c) de invoering van een wereldwijd register;

d) de binnenlandse maatregelen die door derde landen zijn genomen met het oog op de uitvoering van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die vanaf 2021 voor emissies moet gelden;

e) de mate waarin derde landen deelnemen aan compensatie in het kader van Corsia, met inbegrip van de implicaties van hun voorbehoud ten aanzien van die deelneming, en

f) andere relevante internationale ontwikkelingen en toepasselijke instrumenten, alsook de vooruitgang bij het verminderen van de totale effecten van de luchtvaart op de klimaatverandering.

Overeenkomstig de algemene inventarisatie van de Overeenkomst van Parijs brengt de Commissie tevens verslag uit over de inspanningen ter verwezenlijking van het ambitieuze langetermijnstreefdoel van de luchtvaartsector om de CO_2-emissies van de luchtvaart tegen 2050 te netto te verlagen tot nul, die zij toetst aan de in de punten a) tot en met f) van de eerste alinea bedoelde criteria.

2. Uiterlijk op 1 juli 2026 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in waarin zij de milieu-integriteit van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel van de ICAO beoordeelt, met inbegrip van de mate van algemene ambitie met betrekking tot de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, de mate van deelname aan compensatie in het kader van Corsia, de afdwingbaarheid ervan, de transparantie, de sancties voor niet-naleving, de processen voor inbreng van het publiek, de kwaliteit van de compensatiecredits, de monitoring, rapportage en verificatie van de emissies, de registers, de verantwoordingsplicht alsook de regels voor het gebruik van biobrandstoffen. De Commissie publiceert dat verslag ook uiterlijk op 1 juli 2026.

3. Het in lid 2 bedoelde verslag van de Commissie gaat indien passend vergezeld van een wetgevingsvoorstel om deze richtlijn te wijzigen op een wijze die strookt met de temperatuurdoelstelling van de Overeenkomst van Parijs, de toezegging inzake de reductie van broeikasgasemissies die de Unie voor 2030 voor de hele economie heeft gedaan en de doelstelling om uiterlijk in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, en met als doel de milieu-integriteit en de doeltreffendheid van de klimaatactie van de Unie in stand te houden. Een begeleidend wetgevingsvoorstel houdt indien passend in dat het EU-ETS vanaf januari 2027 van toepassing wordt op vluchten die vanaf luchtvaartterreinen in landen in de EER vertrekken naar luchtvaartterreinen buiten de EER, en dat aankomende vluchten vanaf luchtvaartterreinen buiten de EER daarvan worden uitgesloten, wanneer uit het in lid 2 bedoelde verslag blijkt dat:

a) de Algemene Vergadering van de ICAO uiterlijk op 31 december 2025 Corsia niet heeft aangescherpt in overeenstemming met de verwezenlijking van haar wereldwijde ambitieuze langetermijnstreefdoel om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te halen, of

b) de landen die zijn opgenomen in de lijst in de op grond van artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling op basis van de recentste beschikbare gegevens minder dan 70 % van de emissies van de internationale luchtvaart vertegenwoordigen.

Het begeleidend wetgevingsvoorstel biedt vliegtuigexploitanten, indien passend, ook de mogelijkheid om eventuele Corsia-compensatiekosten die op die routes zijn gemaakt, af te trekken teneinde dubbele heffingen te voorkomen. Indien niet aan de in de punten a) en b) van de eerste alinea van dit lid bedoelde voorwaarden is voldaan, wordt deze richtlijn zo nodig door het voorstel aldus gewijzigd dat het EU-ETS alleen van toepassing blijft op vluchten binnen de EER, vluchten naar Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk en vluchten naar landen die niet zijn opgenomen in de lijst in de op grond van artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling.

_____

(*) Verordening (EU) nr. 606/2010 van de Commissie van 9 juli 2010 inzake de goedkeuring van een vereenvoudigd instrument, ontwikkeld door de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol), voor de raming van het brandstofverbruik van bepaalde vliegtuigexploitanten met een geringe emissie (PB L 175 van 10.7.2010, blz. 25).";

11) aan artikel 30 wordt het volgende lid toegevoegd:

"8. In 2026 neemt de Commissie de volgende elementen op in het in artikel 10, lid 5, bedoelde verslag:

a) een evaluatie van de milieu- en klimaateffecten van vluchten van minder dan 1 000 km en een overweging van opties om die effecten te verminderen, met inbegrip van een onderzoek naar de beschikbare alternatieve vormen van openbaar vervoer en het ruimere gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen;

b) een evaluatie van de milieu- en klimaateffecten van vluchten die worden uitgevoerd door exploitanten die zijn vrijgesteld op grond van punt h) of k) van de vermelding "Luchtvaart" in de kolom "Activiteiten" in de tabel van bijlage I, en overwegingen over opties om die effecten te beperken;

c) een evaluatie van de sociale gevolgen van deze richtlijn in de luchtvaartsector, onder meer voor het personeel en de kosten van het luchtverkeer, en

d) een evaluatie van de luchtvaartverbindingen met eilanden en afgelegen gebieden, met inbegrip van een overweging over concurrentievermogen en koolstoflekkage, alsook milieu- en klimaateffecten.

Met het in artikel 10, lid 5, bedoelde verslag wordt waar passend ook rekening gehouden bij de toekomstige herziening van deze richtlijn.";

12) de bijlagen I en IV worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 2023 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onmiddellijk mee.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

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

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 10 mei 2023.

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
R. METSOLA	J. ROSWALL

BIJLAGE

1) In de kolom "Activiteiten" in de tabel in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG wordt de vermelding "Luchtvaart" als volgt gewijzigd:

   a) de volgende alinea wordt ingevoegd na de eerste alinea:

      "Vluchten tussen luchtvaartterreinen die zich bevinden in twee verschillende landen die zijn opgenomen in de lijst in de op grond van artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling en vluchten tussen Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk en landen die zijn opgenomen in de op grond van artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling en, voor de toepassing van artikel 12, leden 6 en 8, en artikel 28 quater, alle andere vluchten tussen luchtvaartterreinen in twee verschillende derde landen, die worden uitgevoerd door vliegtuigexploitanten die aan elk van de volgende voorwaarden voldoen:

      a) de vliegtuigexploitanten zijn in het bezit van een bewijs luchtvaartexploitant dat door een lidstaat is afgegeven of zijn geregistreerd in een lidstaat, met inbegrip van de ultraperifere gebieden, de onderhorigheden en de gebiedsdelen van die lidstaat, en

      b) zij produceren jaarlijks meer dan 10 000 ton CO_2-emissies door het gebruik van luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg voor onder deze bijlage vallende vluchten, met uitzondering van vluchten die in dezelfde lidstaat — met inbegrip van de ultraperifere gebieden van die lidstaat — vertrekken en aankomen, vanaf 1 januari 2021; voor de toepassing van dit punt wordt geen rekening gehouden met emissies van de volgende soorten vluchten:

         i) staatsvluchten;

         ii) humanitaire vluchten;

         iii) medische vluchten;

         iv) militaire vluchten;

         v) brandbestrijdingsvluchten;

         vi) vluchten voorafgaand aan of volgend op een humanitaire, medische of brandbestrijdingsvlucht, op voorwaarde dat dergelijke vluchten met hetzelfde luchtvaartuig werden uitgevoerd en nodig waren om de desbetreffende humanitaire, medische of brandbestrijdingsactiviteiten uit te voeren of het luchtvaartuig na die activiteiten voor zijn volgende activiteit te verplaatsen.";

   b) in punt i) wordt het getal "30 000" vervangen door het getal "50 000".

2) In deel B van bijlage IV bij Richtlijn 2003/87/EG wordt de afdeling "Bewaking van kooldioxide-emissies" als volgt gewijzigd:

   a) aan het einde van de vierde alinea wordt de volgende zin toegevoegd:

      "De emissiefactor voor vliegtuigkerosine (JET A1 of JET A) is 3,16 (t CO_2/t brandstof).";

   b) de volgende alinea wordt ingevoegd na de vierde alinea:

      "Emissies van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong waarbij waterstof uit hernieuwbare bronnen wordt gebruikt en die aan artikel 25 van Richtlijn (EU) 2018/2001 voldoen, worden voor de vliegtuigexploitanten die ze gebruiken, gelijkgesteld aan nul totdat de in artikel 14, lid 1, van deze richtlijn bedoelde uitvoeringshandeling is vastgesteld.".