



Brussel, 30 juni 2022
(OR. fr, en)

10798/22

**Interinstitutioneel dossier:
2021/0207(COD)**

**CLIMA 339
ENV 695
AVIATION 151
MI 524
IND 269
ENER 348
CODEC 1050**

RESULTAAT BESPREKINGEN

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	de delegaties
nr. vorig doc.:	10509/22 ADD 2
nr. Comdoc.:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Betreft:	"Fit for 55"-pakket Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad 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 – Algemene oriëntatie

Voor de delegaties gaat hierbij ter informatie de tekst van bovengenoemd voorstel waarover de Raad (Milieu) in zijn 3887e zitting, van 28 en 29 juni 2022, een algemene oriëntatie heeft bereikt.

De wijzigingen ten opzichte van de vorige versie van de tekst (doc. 10509/22 ADD 2), die voortvloeien uit de bespreking in de Raad, zijn aangegeven met **vet en onderstreept**. Eerdere wijzigingen ten opzichte van het Commissievoorstel zijn onderstreept. Geschrapte tekst is aangegeven met [...].

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad
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**

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 Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad³ 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 Raad⁴ zijn luchtvaartactiviteiten in het EU-emissiehandelssysteem opgenomen.
- (2) De Overeenkomst van Parijs, die in december 2015 in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) is ondertekend, is in november 2016 in werking getreden⁵. De partijen bij de Overeenkomst van Parijs zijn overeengekomen de stijging van de wereldgemiddelde jaartemperatuur 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 dit pre-industriële niveau. Om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te bereiken, moeten alle bedrijfstakken van de economie aan de emissiereducties bijdragen, ook de internationale luchtvaart.
- (3) De Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) heeft op 27 juni 2018 tijdens de tiende bijeenkomst van zijn 214e zitting de eerste editie van de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming – regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) (bijlage 16, volume IV, bij het Verdrag van Chicago) goedgekeurd. De Unie en haar lidstaten blijven Corsia steunen en zullen de regeling vanaf het begin van de proeffase (2021-2023) toepassen⁶.

³ 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).

⁴ 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).

⁵ Overeenkomst van Parijs (PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4).

⁶ 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).

- (4) In overeenstemming met Besluit (EU) 2018/2027⁷ van de Raad 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 beleidsruimte te vrijwaren alsook het niveau van de klimaatambitie van de Unie en de exclusieve rol van het Europees Parlement en de Raad bij het bepalen van de inhoud van de wetgeving van de Unie. Na de vaststelling van deze wijziging van Richtlijn 2003/87/EG 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 het recht van de Unie te weerspiegelen.
- (5) Het aanpakken van uitdagingen met betrekking tot het klimaat en het milieu en het behalen van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs staan centraal in de mededeling over de Europese Green Deal, die de Commissie op 11 december 2019 heeft vastgesteld⁸.
- (6) De Unie heeft zich er in de geactualiseerde nationaal bepaalde reductietoezegging van de Unie en haar lidstaten, die zij op 17 december 2020 bij het secretariaat van het UNFCCC heeft ingediend⁹, toe verbonden de nettobroeikasgasemissies van de hele economie van de Unie tussen nu en 2030 met ten minste 55 % te verlagen ten opzichte van 1990.
- (7) De Unie heeft de doelstelling om uiterlijk in 2050 klimaatneutraliteit in de hele economie te bereiken vastgelegd in Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad¹⁰. Bij die verordening is ook de bindende toezegging van de Unie inzake een reductie in de EU van de netto broeikasgasemissies (emissies na aftrek van verwijderingen) tussen nu en 2030 vastgesteld van ten minste 55 % ten opzichte van de niveaus van 1990.

⁷ 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).

⁸ COM(2019) 640 final.

⁹ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹⁰ 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 ("Europese klimaatwet") (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

- (8) Deze wijziging van Richtlijn 2003/87/EG heeft tot doel de bijdragen van de Unie op grond van de Overeenkomst van Parijs op de luchtvaart toe te passen alsook het regelgevingskader om de bindende klimaatdoelstelling van de Unie voor 2030 van een vermindering in de EU van de netto broeikasgasemissies in 2030 van ten minste 55 % ten opzichte van de niveaus van 1990, zoals vastgesteld in Verordening (EU) 2021/....
- (9) De luchtvaart moet bijdragen aan de emissiereductie-inspanningen die nodig zijn om de klimaatdoelstelling van de Unie voor 2030 te bereiken. De totale hoeveelheid emissierechten voor de luchtvaart moet derhalve worden geconsolideerd en aan de lineaire verminderingsfactor worden onderworpen.
- (10) Om de grotere klimaatambitie waar te maken zullen zo veel mogelijk middelen moeten worden ingezet voor de klimaattransitie. Bijgevolg moeten alle veilingopbrengsten die niet aan de begroting van de Unie worden toegewezen, voor klimaatdoeleinden worden gebruikt.
- (11) Overeenkomstig artikel 28 ter, lid 3, van Richtlijn 2003/87/EG moet de Unie de Corsia-regeling van de ICAO beoordelen en op passende wijze toepassen in overeenstemming met de toezegging inzake reductie van broeikasgasemissies die de Unie voor 2030 voor de hele economie heeft gedaan.
- (12) De totale hoeveelheid emissierechten voor de luchtvaart moet worden geconsolideerd op het toewijzingsniveau voor vluchten die vanaf een luchtvaartterrein in de EER vertrekken en op een luchtvaartterrein in de EER, Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk aankomen. De toewijzing voor 2024 moet worden gebaseerd op de totale toewijzing aan actieve vliegtuigexploitanten in 2023, verminderd volgens de lineaire verminderingsfactor zoals gespecificeerd in artikel 9 van Richtlijn 2003/87/EG. 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 vallen.
- (13) De vergroting van het te veilen aandeel vanaf het jaar na de inwerkingtreding van deze wijziging van Richtlijn 2003/87/EG moet de regel zijn voor de toewijzing van emissierechten aan de luchtvaartsector, aangezien deze sector de toegenomen kosten van CO₂ kan doorberekenen. De gratis toewijzing moet van 2024 tot en met 2026 geleidelijk worden afgeschaft en vanaf 2027 moeten alle emissies worden geveild.

(13a) De transitie van het gebruik van fossiele brandstoffen naar het toenemende gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen zou een rol spelen bij het koolstofvrij maken van het luchtvervoer. Gezien de sterke concurrentie tussen vliegtuigexploitanten, de zich ontwikkelende EU-markt voor duurzame luchtvaartbrandstoffen en het grote prijsverschil tussen fossiele kerosine en alternatieve brandstoffen, moet deze transitie echter worden ondersteund door een combinatie van beleid aan de aanbodzijde, zoals [RefuelEU Luchtvaart-verordening] en aan de vraagzijde, door voorlopers te stimuleren met de nodige overgangssteun om deze prijsverschillen te overbruggen. Daarom moeten in de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2030 emissierechten worden toegekend op een wijze die vergelijkbaar is met contracten ter verrekening van verschillen, ter dekking van het resterende prijsverschil tussen fossiele kerosine en brandstoffen als bedoeld in artikel 4, lid 1, van de [RefuelEU Luchtvaart-verordening]. Bij die emissierechten moet rekening worden gehouden met de prijs van koolstof door grotere broeikasgasemissiereducties aan te moedigen in verhouding tot de hoeveelheid brandstof die wordt gebruikt en gemeld krachtens Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie). Daartoe moeten van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2030 maximaal 20 miljoen emissierechten worden gereserveerd. Deze emissierechten moeten afkomstig zijn uit de totale pool van voor de luchtvaart beschikbare emissierechten en op niet-discriminerende wijze exclusief worden gebruikt voor vluchten waarvoor het EU-ETS geldt.

(13b) Hoewel het EU-ETS al sinds 2012 voor vluchten geldt, 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 voor de overbrugging van het resterende prijsverschil tussen conventionele vliegtuigbrandstof en alternatieven daarvoor de negatieve gevolgen voor de luchtvaartconnectiviteit en het risico op koolstoflekkage beperken. Tussen nu en 2028 moet de Commissie verslag uitbrengen over de mogelijke gevolgen voor de connectiviteit.

- (14) Richtlijn 2003/87/EG moet ook worden gewijzigd met betrekking tot aanvaardbare nalevingseenheden om rekening te houden met de Unit Eligibility Criteria (selectiecriteria voor eenheden) die de ICAO-Raad tijdens zijn 216e zitting in maart 2019 als een essentieel element van Corsia heeft vastgesteld. In de Unie gevestigde luchtvaartmaatschappijen moeten [...] eenheden kunnen gebruiken voor de naleving met betrekking tot vluchten naar of vanuit 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 [...] eenheden afkomstig zijn van landen die partij zijn bij de Overeenkomst van Parijs en die deelnemen aan Corsia, en moet dubbeltelling van [...] eenheden worden vermeden.
- (15) Om te zorgen voor eenvormige voorwaarden voor het gebruik van [...] eenheden overeenkomstig artikel 11 bis van Richtlijn 2003/87/EG, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een lijst vast te stellen van de [...] eenheden die de ICAO-Raad aanvaardbaar acht voor de naleving in het kader van Corsia en die aan de bovengenoemde ontvankelijkheidsvoorwaarden voldoen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹¹.
- (16) Om ervoor te zorgen dat de nodige regelingen worden getroffen voor de goedkeuring door de deelnemende partijen, dat 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 dat dubbeltelling en een nettotoename van de wereldwijde emissies worden vermeden, 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 van het Europees Parlement en de Raad¹².

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).

¹² 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).

- (17) [...] De compensatievereisten voor Corsia voor in de Unie gevestigde [...] vliegtuigexploitanten moeten worden berekend [...] op basis van de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming van de ICAO voor de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart, rekening houdend met de niet-toepassing van Corsia voor [...] vluchten die vanaf een luchtvaartterrein in de EER vertrekken en op een luchtvaartterrein in de EER, Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk aankomen [...], op grond van het "clean cut"-beginsel. Aan de Commissie moeten uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een berekeningsmethode vast te stellen waarin rekening wordt gehouden met de verschillen tussen die internationale normen en aanbevolen praktijken en Richtlijn 2003/87/EG. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad.
- (18) Om te zorgen voor eenvormige voorwaarden voor het in de lijst opnemen van landen die voor de toepassing van Richtlijn 2003/87/EG geacht worden Corsia toe te passen op grond van artikel 25 bis, lid 3, van die richtlijn, 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 recht van de Unie worden geacht aan Corsia deel te nemen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad.
- (19) Aangezien de toepassing en handhaving van Corsia voor buiten de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten uitsluitend aan het thuisland van die [...] vliegtuigexploitanten toekomt, mag van buiten de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten niet worden verlangd dat zij uit hoofde van deze richtlijn eenheden voor de naleving van Corsia [...] annuleren.

- (19a) Aangezien de toepassing en handhaving van Corsia voor buiten de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten uitsluitend aan het thuisland van die vliegtuigexploitanten toekomt, kan [...] – wanneer een buiten de Unie gevestigde vliegtuigexploitant aanzienlijke emissies heeft van vluchten binnen de EER of die vertrekken van een luchtvaartterrein in de EER naar Zwitserland of 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 dit gebied.
- (19b) Om deelname aan Corsia te stimuleren en overlapping van Corsia- en EU-ETS-instrumenten voor dezelfde vluchten te voorkomen, mag van vliegtuigexploitanten niet worden verlangd dat zij emissierechten inleveren voor emissies van vluchten naar of vanuit andere landen dan de EER-landen, Zwitserland en het Verenigd Koninkrijk, die voor de toepassing van het Unierecht worden geacht aan Corsia deel te nemen.
- (20) Om een gelijke behandeling op routes te waarborgen, zouden vluchten naar en vanuit landen die Corsia niet toepassen voor de toepassing van het Unierecht voor andere vluchten dan vluchten die vertrekken vanaf een luchtvaartterrein in de EER en aankomen op een luchtvaartterrein in de EER, Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk, moeten 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.
- (21) 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 het 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, zonder einddatum voor de vrijstelling.

- (22) Om te zorgen voor eenvormige voorwaarden voor de vrijstelling van vliegtuigexploitanten van [...] compensatievereisten zoals bepaald in artikel 12, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG 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 artikel 25 bis, lid 7, van die richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om in de Unie gevestigde luchtvaartmaatschappijen vrij te stellen van [...] compensatievereisten ten aanzien van emissies van vluchten waarvoor zich een aanzienlijke verstoring van de mededinging ten nadele van in de Unie gevestigde luchtvaartmaatschappijen voordoet wegens een minder strenge toepassing of handhaving van Corsia door het derde land. 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 van het Europees Parlement en de Raad.
- (23) Om te zorgen voor eenvormige voorwaarden voor de totstandbrenging van een gelijk speelveld op routes tussen twee landen die Corsia toepassen en die op grond van artikel 25 bis, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG vliegtuigexploitanten toelaten andere eenheden te gebruiken dan die welke in de op grond van artikel 11 bis, lid 8, van die richtlijn vastgestelde lijst zijn opgenomen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om in een lidstaat gevestigde vliegtuigexploitanten toe te laten andere soorten eenheden te gebruiken dan die welke in de op grond van artikel 11 bis, lid 8, vastgestelde lijst zijn opgenomen of om die vliegtuigexploitanten vrij te stellen van de voorwaarden van artikel 11 bis, leden 2 en 3. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad.
- (23a) 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 vastgelegd in bijlage 16, volume IV, bij het op 7 december 1944 ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago). De toewijzingsniveaus worden niet gewijzigd naar aanleiding van de toename van de emissiefactor van vliegtuigkerosine, omdat de gratis toewijzingen aan de luchtvaart worden vervangen door veilingen om tot grotere emissiereducties te komen.

- (24) Om op routes tussen twee derde landen die Corsia toepassen een gelijk speelveld te waarborgen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen overeenkomstig artikel 290 van het verdrag handelingen vast te stellen betreffende het aanvaarden van andere [...] eenheden op die routes. 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 wetgeven¹³. 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.
- (25) Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de bevordering van de toegankelijkheid van de ultraperifere gebieden van de Unie. Derhalve moet er tot 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, om tegemoet te komen aan de belangrijkste behoeften van inwoners in termen van werkgelegenheid, onderwijs en andere kansen. Om dezelfde redenen moet deze afwijking gelden voor vluchten tussen luchtvaartterreinen die beide gelegen zijn in hetzelfde ultraperifere gebied of in verschillende ultraperifere gebieden van dezelfde lidstaat.
- (26) 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. Dit 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 derhalve voor zorgen dat de nationale omzettingsovereenkomsten innovaties niet belemmeren en technologisch neutraal zijn. De nodige O&I-inspanningen worden op EU-niveau onder meer via het kaderprogramma Horizon Europa ondersteund, dat aanzienlijke financiering en nieuwe instrumenten omvat voor de sectoren die onder het ETS vallen.

¹³ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

- (26a) Overeenkomstig artikel 12, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG, zoals gewijzigd bij Besluit [XXX] [2021/0204 (COD)], zijn artikel 12, leden 6 en 7, van die richtlijn van toepassing tot en met 31 december 2024 of tot het einde van de omzettingstermijn van deze richtlijn, indien dat eerder is. De uiterste termijn voor de omzetting van deze richtlijn is 31 december 2023, en artikel 12, leden 6, 7 en 8, van Richtlijn 2003/87/EG zullen derhalve tot die datum van toepassing zijn in de versie van vóór de bij deze richtlijn ingevoerde wijzigingen.
- (27) Daar de doelstellingen van deze richtlijn 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 deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (28) Richtlijn 2003/87/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2003/87/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) 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 bedoelde luchtvaartactiviteiten uitvoerden, verminderd met de lineaire verminderingfactor zoals gespecificeerd in artikel 9, en maakt die hoeveelheid bekend alsook de hoeveelheid kosteloze toewijzingen die in 2024 zouden zijn gedaan [...] uit hoofde van de regels voor kosteloze toewijzing die van kracht waren vóór de bij [deze wijzigingsrichtlijn] ingevoerde wijzigingen.

5 bis. Ten hoogste 20 miljoen van de in lid 5 bedoelde totale hoeveelheid emissierechten voor de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2030 wordt op niet-discriminerende basis voor vliegtuigexploitanten gereserveerd voor het tanken van de in artikel 4, lid 1, van de [RefuelEU Luchtvaart-verordening] bedoelde brandstoffen voor vluchten waarvoor de vereisten inzake het inleveren van emissierechten krachtens artikel 12, lid 3, gelden. Deze emissierechten worden op dezelfde wijze toegewezen als een contract ter verrekening van verschillen, ter dekking van een deel van het prijsverschil tussen fossiele kerosine, waarbij rekening wordt gehouden met de koolstofprijs en de prijs van de desbetreffende brandstoffen. Zij dekken 70 % van het resterende prijsverschil tussen fossiele kerosine en de desbetreffende brandstoffen **en 100 % van het resterende prijsverschil voor het gebruik van die brandstoffen op luchthavens op eilanden met een oppervlakte van minder dan 10 000 km², luchthavens die onvoldoende groot zijn om te worden aangemerkt als in de Unie gelegen luchthaven overeenkomstig artikel 3 van de ReFuelEU-verordening, of luchthavens in een ultraperifeer gebied.** Indien voor een bepaald jaar de vraag naar emissierechten voor het tanken van dergelijke brandstoffen groter is dan de hoeveelheid beschikbare emissierechten, worden deze voor alle betrokken vliegtuigexploitanten op gelijke wijze verlaagd.

5 ter. Elke vliegtuigexploitant kan van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2030 jaarlijks een aanvraag indienen voor een toewijzing van emissierechten voor vluchten waarvoor op basis van de voor deze vluchten gerapporteerde hoeveelheid brandstof emissierechten moeten worden ingeleverd, in overeenstemming met het uit hoofde van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie gerapporteerde gebruik van brandstoffen. De lidstaten wijzen emissierechten toe aan vliegtuigexploitanten volgens de beschikbaarheid van emissierechten en conform de in de derde alinea bedoelde uitvoeringshandeling.

De Commissie maakt de details van het kostenverschil tussen fossiele kerosine en de desbetreffende brandstoffen jaarlijks bekend in het Publicatieblad.

De Commissie stelt door middel van gedelegeerde handelingen de gedetailleerde regelingen vast voor de jaarlijkse berekening van het kostenverschil en voor de toewijzing van emissierechten voor het tanken van de in artikel 4, lid 1, van de [RefuelEU Luchtvaart-verordening] genoemde brandstoffen en stelt de gedetailleerde regelingen vast voor de berekening van de broeikasgasemissies die worden bespaard in overeenstemming met het uit hoofde van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie gerapporteerde gebruik van brandstoffen, en de regelingen om bij de toewijzing rekening te houden met de koolstofprijs.

Uiterlijk op 1 januari 2028 voert de Commissie een evaluatie uit van de toepassing van dit lid en legt zij de resultaten daarvan tijdig voor in een verslag aan het Europees Parlement en de Raad. Het verslag kan zo nodig vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel om het tanken van de in artikel 4, lid 1, van de [RefuelEU Luchtvaart-verordening] genoemde brandstoffen te stimuleren via andere instrumenten dan de toewijzing van kosteloze emissierechten, gekoppeld aan de evaluatie die moet worden uitgevoerd op grond van artikel 14 van de [RefuelEU Luchtvaart-verordening].

6. Voor vluchten die vanaf een luchtvaartterrein in de EER vertrekken en op een luchtvaartterrein in de EER, Zwitserland of 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 het toewijzingsniveau, met inbegrip van kosteloze toewijzing en veiling, dat zou zijn bereikt als zij dat jaar door het EU-ETS zouden zijn bestreken, verminderd met de lineaire verminderingfactor van artikel 9.

7. In afwijking van artikel 12, lid 3, artikel 14, lid 3, en artikel 16 beschouwen de lidstaten de in die bepalingen vastgelegde voorschriften als voldaan en ondernemen zij geen actie tegen vliegtuigexploitanten wat betreft emissies die tot en met 2030 het gevolg zijn 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 een ultraperifere regio van dezelfde lidstaat.";

2) artikel 3 quinquies wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. In de jaren 2024 tot en met 2026 wordt 15 % van de in artikel 3 quater, leden 5 en 6, bedoelde emissierechten, alsmede een aandeel van de resterende 85 % van de emissierechten die kosteloos zouden zijn toegewezen, geveild. De rest van de emissierechten voor die jaren wordt kosteloos toegewezen. Het aandeel van de emissierechten die kosteloos zouden zijn toegewezen, en moeten worden geveild, stijgt voor de respectieve jaren zoals hieronder uiteengezet.

In 2024 wordt 25 % van de hoeveelheid emissierechten die kosteloos zouden zijn toegewezen, zoals bekendgemaakt overeenkomstig artikel 3 quater, geveild.

[...]

[...] In 2025 wordt 50 % van de hoeveelheid emissierechten die dat jaar kosteloos zouden zijn toegewezen, berekend op basis van de bekendmaking overeenkomstig artikel 3 quater, geveild.

[...] In 2026 wordt 75 % van de hoeveelheid emissierechten die dat jaar kosteloos zouden zijn toegewezen, berekend op basis van de bekendmaking overeenkomstig artikel 3 quater, geveild.

[...] Vanaf 1 januari 2027 wordt de volledige hoeveelheid emissierechten die in een bepaald jaar kosteloos zouden zijn toegewezen, geveild, met uitzondering van de hoeveelheid emissierechten als bedoeld in artikel 3 quater, lid 5 bis.";

b) het volgende lid [...] wordt toegevoegd:

"[...] 1 bis. Emissierechten die kosteloos worden toegewezen, worden aan vliegtuig-exploitanten toegewezen in verhouding tot hun aandeel geverifieerde emissies van luchtvaartactiviteiten zoals gemeld in 2023. In deze 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 desbetreffende jaar verlenen de bevoegde autoriteiten de emissierechten die voor dat jaar kosteloos worden toegewezen.";

c) lid 2 wordt geschrapt;

d) in lid 3 wordt de eerste zin vervangen door:

"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 veilingsmodaliteiten die noodzakelijk worden [...] om een deel van de opbrengsten van die veiling overeenkomstig artikel 311, lid 3, VWEU als eigen middelen over te dragen naar de algemene begroting van de Unie.";

d bis) in lid 3, derde zin, worden de woorden "Voor de in artikel 3 quater, lid 1, bedoelde periode is het referentiejaar 2010; voor elke volgende in artikel 3 quater bedoelde periode" vervangen door "Voor elke in artikel 13 bedoelde periode";

e) lid 4 wordt vervangen door:

"4. De lidstaten bepalen hoe de opbrengsten van de veiling van emissierechten zoals bedoeld in dit hoofdstuk worden gebruikt, met uitzondering van de opbrengsten die overeenkomstig artikel 311, lid 3, van het Verdrag 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 overeenkomstig artikel 10, lid 3.";

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

[...] ¹⁴

5) artikel 11 bis wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1 tot en met 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 overeenkomstig artikel 12, lid 8, gemelde hoeveelheid [...]:

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;

¹⁴ Hetzelfde voorstel wordt ook gedaan in artikel 1, lid 8, van de algemene wijzigingsrichtlijn, en gemotiveerd in overweging (25) van dat voorstel. Aangezien de twee dossiers parallel lopen, wordt voorgesteld de wijziging in het andere voorstel alleen aan te brengen indien dit gemotiveerd wordt in de overwegingen.

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 in 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 aan de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) deelneemt, zoals vastgelegd in de op grond van artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling. Deze voorwaarde geldt niet voor emissies die voor 2027 worden uitgestoten, 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 als de nodige regelingen worden 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 dubbel telling en een nettotoename van de wereldwijde emissies worden vermeden.

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

- c) lid 4 wordt geschrapt;
- d) het volgende lid wordt toegevoegd:

"8. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen en vast die een lijst bevat van de [...] eenheden die door de ICAO-Raad worden aanvaard en die aan de voorwaarden van de leden 2 en 3 voldoen. De Commissie wijzigt die lijst wanneer dat noodzakelijk is. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.";

- 6) artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) lid 6 wordt vervangen door:

"6. De lidstaten berekenen elk jaar overeenkomstig de methode die is vastgelegd in de in lid 7 bedoelde [...] uitvoeringshandeling, de compensatie voor het voorgaande kalenderjaar in verband met vluchten naar, van en tussen de landen die zijn opgenomen in de overeenkomstig 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 overeenkomstig artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling [...] en stellen uiterlijk op 30 november van elk jaar de vliegtuigexploitanten daarvan in kennis.

Overeenkomstig de methode die is vastgelegd in de in lid 7 bedoelde uitvoeringshandeling, berekenen de lidstaten ook de totale definitieve compensatievereisten voor een bepaalde Corsia-nalevingsperiode en stellen zij de vliegtuigexploitanten daarvan uiterlijk op 30 november van het jaar volgend op het laatste jaar van de desbetreffende Corsia-nalevingsperiode in kennis.

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

- a) de vliegtuigexploitant is in het bezit van een bewijs luchtvaartexploitant dat door een lidstaat is afgegeven of is geregistreerd in een lidstaat, met inbegrip van de ultraperifere gebieden, de onderhorigheden en de gebiedsdelen van die lidstaat;
- b) de vliegtuigexploitant produceert jaarlijks meer dan 10 000 ton CO₂-emissies door het gebruik van luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg voor vluchten zoals bedoeld in bijlage I, met uitzondering van vluchten die in dezelfde lidstaat (met inbegrip van de ultraperifere gebieden van die lidstaat) vertrekken en aankomen, vanaf 1 januari 2019.

Voor de toepassing van de eerste alinea, punt b), wordt geen rekening gehouden met CO₂-emissies van de volgende soorten vluchten:

- i) staatsvluchten;
- ii) humanitaire vluchten;
- iii) medische vluchten;
- iv) militaire vluchten;
- v) vluchten in het kader van brandbestrijding.";

b) de volgende leden worden toegevoegd:

"7. [...] De compensatieverantwoordelijkheden [...], bedoeld in lid 6 in het kader van de regeling van de ICAO [...] voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart, worden berekend met betrekking tot vluchten naar, van en tussen de landen die zijn opgenomen in de overeenkomstig artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling en vluchten tussen Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk en landen die zijn opgenomen in de overeenkomstig artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling. [...]

De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast waarin de methode voor de berekening van compensatievereisten voor vliegtuigexploitanten nader wordt bepaald. Voor die uitvoeringshandelingen wordt de methode toegepast waarnaar wordt verwezen in de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming voor de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart [...], waarnaar in de vorige alinea werd verwezen. Bij die handelingen moeten echter de nodige aanpassingen aan de methode worden aangebracht teneinde de naleving van de bepalingen van deze richtlijn te waarborgen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

De eerste van die uitvoeringshandelingen wordt uiterlijk op [1 mei 2024] vastgesteld. De Commissie ziet erop toe dat geen enkele vliegtuigexploitant die onder lid 6 van dit artikel valt, onderworpen wordt aan compensatieverantwoordelijkheden naast en in overlapping met zijn verplichting om emissierechten in te leveren overeenkomstig deze richtlijn met betrekking tot dezelfde vluchten tijdens de Corsia-nalevingsperiode van 2021 tot en met 2023. "

8. [...] Vliegtuigexploitanten die over een door een lidstaat afgegeven bewijs luchtvaart-exploitant 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 door die lidstaat voor de desbetreffende Corsia-nalevingsperiode gemelde hoeveelheid, overeenkomstig lid 6 [...]. De annulering gebeurt uiterlijk op 31 januari 2025 voor emissies in de periode 2021-2023, uiterlijk op 31 januari 2028 voor emissies in de periode 2024-2026, uiterlijk op 31 januari 2031 voor emissies in de periode 2027-2029, [...] uiterlijk op 31 januari 2034 voor emissies in de periode 2030-2032, en uiterlijk op 31 januari 2037 voor emissies in de periode 2033-2035.";

7) artikel 18 bis [...] wordt als volgt gewijzigd:

a) in de eerste zin van lid 2 wordt "in artikel 3 quater" vervangen door "in artikel 13";

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

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

8) artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 2 en 3 worden vervangen door:

"2. De in artikel 3 quinquies, lid 3, artikel 10, lid 4, artikel 10 bis, leden 1 en 8, artikel 10 ter, lid 5, [...] artikel 19, lid 3, artikel 22, artikel 24, lid 3, artikel 24 bis, lid 1, artikel 25 bis, lid 1, en artikel 28 quater bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van 8 april 2018.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 3 quinquies, lid 3, artikel 10, lid 4, artikel 10 bis, leden 1 en 8, artikel 10 ter, lid 5, [...] artikel 19, lid 3, artikel 22, artikel 24, lid 3, artikel 24 bis, lid 1, artikel 25 bis, lid 1, en artikel 28 quater bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.";

b) lid 6 wordt vervangen door:

"6. Een overeenkomstig artikel 3 quinquies, lid 3, artikel 10, lid 4, artikel 10 bis, leden 1 en 8, artikel 10 ter, lid 5, [...] artikel 19, lid 3, artikel 22, artikel 24, lid 3, artikel 24 bis, lid 1, artikel 25 bis, lid 1, en artikel 28 quater vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.";

9) aan artikel 25 bis worden de volgende leden 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 geacht worden Corsica toe te passen [...]. Die uitvoeringshandeling wordt volgens 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 van vluchten naar of vanuit een land dat is opgenomen in de lijst in de op grond van lid 3 vastgestelde uitvoeringshandeling.

5. Vliegtuigexploitanten hoeven geen emissierechten in te leveren overeenkomstig artikel 12, lid 3, [...] voor emissies die tot en met 31 december 2026 worden uitgestoten door vluchten tussen de EER en landen die niet zijn opgenomen in de lijst in de op grond van lid 3 vastgestelde uitvoeringshandeling, met uitzondering van vluchten naar Zwitserland en 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 en landen waarvan het bbp per hoofd van de bevolking gelijk is aan of groter is dan het gemiddelde van de Unie, tenzij deze zijn opgenomen in de lijst in de op grond van lid 3 vastgestelde uitvoeringshandeling.
7. Indien de Commissie vaststelt dat zich een aanzienlijke verstoring van de mededinging voordoet ten nadele van 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, is de Commissie bevoegd om uitvoeringshandelingen vast te stellen om die vliegtuigexploitanten vrij te stellen van de inleveringsvereisten zoals bedoeld in artikel 12, lid 8, ten aanzien van emissies van vluchten naar en vanuit die landen. De verstoring van de mededinging kan worden veroorzaakt doordat een derde land Corsia minder streng toepast in zijn nationaal recht of doordat het de Corsia-bepalingen niet op gelijke wijze op alle vliegtuigexploitanten toepast. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.
8. Bij 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, is de Commissie bevoegd uitvoeringshandelingen vast te stellen om die vliegtuigexploitanten toe te laten 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 volgens de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.;

9 bis) in artikel 28 bis, lid 6, worden de woorden "In afwijking van de artikelen 3 octies, 12, 15 en 18 bis" vervangen door "In afwijking van de artikelen 12, 15 en 18 bis";

9 ter) aan artikel 30 wordt het volgende lid toegevoegd:

"6. Tussen nu en 2028 voert de Commissie een beoordeling uit van, en brengt zij verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over, de gevolgen van deze richtlijn voor de connectiviteit van eilanden en afgelegen gebieden, voor het concurrentievermogen en voor het koolstoflekkagerisico.";

10) bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) In de tabel wordt de tweede alinea van de vermelding "Luchtvaart" van de kolom "Activiteiten"¹⁵ vervangen door:

"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, vluchten tussen Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk en landen die zijn opgenomen in de overeenkomstig artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling en, voor de toepassing van artikel 12, lid 6, artikel 12, lid 7, en artikel 28 quater, elke vlucht tussen luchtvaartterreinen die zich bevinden in twee verschillende derde landen die worden uitgevoerd door vliegtuigexploitanten die aan elk van de volgende voorwaarden voldoen:

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

¹⁵ De bewoordingen van het kennisgevingsbesluit, zoals goedgekeurd door het Coreper in document 9366/22, hangt af van het eindresultaat van de onderhandelingen over 2021/0204 (COD).

b) de vliegtuigexploitant produceert jaarlijks meer dan 10 000 ton CO₂-emissies door het gebruik van luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximale startmassa van meer dan 5 700 kg voor vluchten zoals bedoeld in bijlage I, met uitzondering van vluchten die in dezelfde lidstaat (met inbegrip van de ultraperifere gebieden van die lidstaat) vertrekken en aankomen, vanaf 1 januari 2019. 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) vluchten in het kader van brandbestrijding.";

b) in de tabel, in de kolom "Activiteiten" in de vermelding "luchtvaart", punt i), wordt "30 000" vervangen door "50 000";

10 bis) bijlage I bis¹⁶ wordt geschrapt;

11) aan bijlage IV, deel B, wordt aan het einde van de vijfde alinea de volgende zin toegevoegd:

"De emissiefactor voor vliegtuigkerosine (Jet A1 of Jet A) bedraagt 3,16 (t CO₂/t brandstof)."

Artikel 2

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.

¹⁶ De bewoordingen van het kennisgevingsbesluit goedgekeurd door het Coreper in document 9366/22.

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

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter
