



Brussel, 14.7.2021
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

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

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} -
{SWD(2021) 604 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Dit voorstel omvat wijzigingen van de wetgeving inzake het EU-systeem voor de handel in emissierechten (EU-ETS) met betrekking tot de toepassing ervan op de luchtvaart om ervoor te zorgen dat:

- 1) de luchtvaart overeenkomstig de Europese Green Deal bijdraagt aan de emissiereductiedoelstelling voor 2030;
- 2) het EU-ETS wordt gewijzigd in overeenstemming met de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart van de ICAO; en
- 3) de toewijzing van emissierechten voor de luchtvaart wordt herzien zodat er meer rechten worden geveild.

Het doel is om het EU-ETS, wat emissies door de luchtvaart betreft, op kosteneffectieve en coherente wijze en in overeenstemming met de verruimde klimaatdoelstelling van de Unie te herzien, rekening houdend met de noodzaak van een rechtvaardige transitie en van de actieve deelname van alle sectoren aan de klimaatinspanningen van de EU.

De in december 2019 door de Commissie vastgestelde Europese Green Deal¹ alsook de klimaatwet² en het klimaatdoelstellingsplan (CTP)³ beogen de versterking van de toezeggingen van de Unie uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs op het gebied van het klimaat, in overeenstemming met de doelstelling om in de EU uiterlijk in 2050 klimaatneutraliteit voor de hele economie te bereiken. De EU vergroot haar decarbonisatietoezeggingen voor de hele economie voor 2030 van ten minste 40 % tot ten minste 55 % in vergelijking met de niveaus van 1990 zonder internationale kredieten te gebruiken. Om de verruimde klimaatdoelstelling te bereiken, moeten alle sectoren, met inbegrip van de luchtvaart, een voldoende grote bijdrage leveren aan de vereiste binnenlandse inspanningen om emissies te verminderen.

De Europese Green Deal moet de EU omvormen tot een eerlijkere en meer welvarende samenleving met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie, waar vanaf 2050 netto geen broeikasgassen meer worden uitgestoten en de economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen. De doelstelling van klimaatneutraliteit is door de Europese Raad en het Europees Parlement goedgekeurd en is op juridisch bindende wijze vastgelegd in de Europese klimaatwet, waarover een politiek akkoord is bereikt. De Europese Green Deal moet ook het natuurlijk kapitaal van de EU beschermen, behouden en verbeteren, en de gezondheid en het welzijn van de burgers beschermen tegen milieugerelateerde risico's en effecten. Bovendien moet deze transitie rechtvaardig en inclusief zijn.

Naast de verruimde ambitie om uiterlijk in 2030 in de hele EU en in de hele economie een vermindering van broeikasgasemissies met ten minste 55 % ten opzichte van 1990 te bereiken, wordt in de mededeling betreffende het klimaatdoelstellingsplan voor 2030 gesteld

¹ COM(2019) 640 final.

² Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 ("Europese klimaatwet") (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1).

³ COM(2020) 562 final.

dat de EU “in overeenstemming met haar internationale verbintenis in het kader van de Overeenkomst van Parijs om in alle economische sectoren maatregelen te nemen, minstens de luchtvaartemissies binnen de EU in het EU-ETS [moet] blijven reguleren”. In zijn conclusies van december 2020 verzocht de Europese Raad de Commissie “na te gaan hoe alle economische sectoren het best kunnen bijdragen aan de doelstelling voor 2030 en de nodige voorstellen te doen, vergezeld van een grondige analyse van de ecologische, economische en sociale gevolgen op het niveau van de lidstaten”⁴.

Luchtvaartemissies zijn goed voor 2-3 % van de wereldwijde CO₂-uitstoot en zijn sinds 1990 zowel in de EU als in de rest van de wereld aanzienlijk toegenomen. In de EU waren in 2018 de CO₂-emissies door de luchtvaart goed voor 3,7 % van het totaal voor de hele economie of 15,7 % van CO₂-emissies van het vervoer⁴⁹. In 2018 was de EU verantwoordelijk voor 15 % van de wereldwijde CO₂-emissies door de luchtvaart⁵. Bovendien zijn de niet-CO₂-effecten van de luchtvaart op het klimaat naar schatting in totaal ten minste even groot als die van CO₂ alleen⁶.

Ondanks de recente vermindering van het verkeer als gevolg van de COVID-19-pandemie, wordt verwacht dat de gevolgen van de luchtvaart voor het klimaat verder zullen toenemen, aangezien de groei van die sector historisch gezien boven het gemiddelde van andere economische sectoren ligt. Voor de COVID-19-pandemie had Eurocontrol een jaarlijkse toename van de emissies van de Europese luchtvaart met 53 % tegen 2040 ten opzichte van 2017 voorspeld⁵³. De ICAO had voor de COVID-19-crisis berekend dat de emissies van de internationale luchtvaart tegen 2040 met 150 % zouden kunnen toenemen ten opzichte van 2020⁵⁴.

Het EU-ETS is een van de belangrijkste instrumenten om CO₂-emissies door de luchtvaart in Europa aan te pakken. Bij de openbare raadpleging over bijgewerkte regels voor het ETS voor de luchtvaart was 91 % van de respondenten het ermee eens dat de luchtvaart een grotere bijdrage aan klimaatacties moet leveren. 88 % van de respondenten was van mening dat marktgebaseerde maatregelen doeltreffend kunnen zijn om luchtvaartemissies overeenkomstig de klimaatdoelstellingen aan te pakken. Tussen 2013 en 2020 heeft de luchtvaart naar schatting netto 193,4 Mt CO₂ bespaard via het EU-ETS, voornamelijk door de financiering van emissiereductie in andere sectoren³⁹. Dit vormt de bijdrage van de luchtvaart aan de EU-klimaatdoelstelling voor 2020 en die bijdrage zal naar verwachting gehandhaafd worden voor 2030.

Gezien de huidige en verwachte emissies door de luchtvaartsector en de verhoogde klimaatambitie van de EU voor 2030, moet de klimaatbijdrage aanzienlijk worden vergroot, onder andere met het oog op de noodzakelijke bijdrage aan de klimaatneutraliteit van de EU tegen 2050. Ook in het European Aviation Environment Report van 2019 werd op deze noodzaak gewezen.

De Commissie heeft een aantal effectbeoordelingen opgesteld ter ondersteuning van de beoogde herzieningen van belangrijke wetgevingsinstrumenten voor het “Klaar voor 55” (Fit for 55)-pakket. In de effectbeoordeling betreffende de herziening van de EU-ETS-voorschriften voor de luchtvaart zijn verschillende opties geanalyseerd waarmee de

⁴ <https://www.consilium.europa.eu/media/47296/1011-12-20-euco-conclusions-en.pdf>

⁵ De luchtvaart binnen de EER is goed voor 7,5 % en vertrekkende vluchten naar derde landen voor nog eens 7,5 %. Vertrekkende vluchten worden bestreken door de NDC van de EU in het kader van de Overeenkomst van Parijs en door het initiatief “Bestemming 2050” van de luchtvaartsector.

⁶ In COM(2020) 777 worden deze effecten gekwantificeerd en in COM(2020) 747 en daaraan gerelateerde documenten worden deze effecten in detail geanalyseerd.

herziening een doeltreffende en efficiënte bijdrage zou kunnen leveren aan het bereiken van de bijgewerkte doelstelling in het kader van het bredere pakket. De herziening van de voorschriften voor de luchtvaart moet daarom samengaan met de herziening van het EU-ETS voor vaste installaties en de uitbreiding ervan naar andere sectoren. ETS-elementen waarvan de herzieningen bijzonder sterk onderling verbonden zijn, zijn de bepalingen betreffende de totale hoeveelheid luchtvaartemissierechten en de toepassing daarop van de lineaire verminderingfactor alsook bepalingen betreffende de marktstabiliteitsreserve. De keuzes betreffende het toepassingsgebied van het EU-ETS en de toepassing van Corsia zullen gevolgen hebben voor het niveau van de emissiereducties van de ETS-sector en de vraag naar EU-emissierechten. De keuzes betreffende het te veilen aandeel van luchtvaartemissierechten zullen gevolgen hebben voor de veilingopbrengsten die beschikbaar zijn om de klimaatverandering aan te pakken alsook voor distributie-elementen.

Opdat de luchtvaart aan de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs bijdraagt, moet ook bredere, wereldwijde actie worden ondernomen. De EU steunt Corsia, een initiatief van de ICAO, en werkt samen met anderen om toereikende deelname en toepassing te bevorderen. De herziening van het EU-ETS voor de luchtvaart moet ervoor zorgen dat Corsia op passende wijze via het EU-ETS wordt toegepast en de toepassing van Corsia moet ervoor zorgen dat luchtvaartmaatschappijen gelijk worden behandeld. Elke wijziging van de EU-ETS-richtlijn moet ook in overeenstemming zijn met de ambitie van de EU om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn, met de toezegging inzake reductie van broeikasgasemissies die de Unie voor 2030 voor de hele economie heeft gedaan, en met het doel om de milieu-integriteit en de doeltreffendheid van de klimaatactie van de Unie in stand te houden.

Sinds 2012 heeft de luchtvaartsector een grote hoeveelheid emissierechten kosteloos toegewezen gekregen. In de Mededeling over een Europese Green Deal⁷⁰ is aangekondigd dat er een voorstel zou komen om de hoeveelheid kosteloze emissierechten voor luchtvaartmaatschappijen te verminderen. Dit is herhaald in de Mededeling over een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030. Aangezien kosteloze toewijzing een afwijking is van het beginsel dat de vervuiler betaalt, is veiling de standaardmethode in het EU-ETS. Uit de onderliggende analyse blijkt eveneens dat er een klein risico op koolstoflekkage en een zeer beperkt effect op de consumentenprijzen is wanneer er voor de luchtvaart meer wordt geveild.

De belangrijkste juridische wijzigingen zijn:

- 1) de consolidatie van de totale hoeveelheid van de luchtvaartemissierechten op de huidige niveaus en de toepassing van de lineaire verminderingfactor overeenkomstig artikel 9 van de ETS-richtlijn;
- 2) de vergroting van het te veilen aandeel luchtvaartemissierechten;
- 3) de verdere toepassing van het EU-ETS binnen Europa en de passende toepassing van Corsia op vluchten buiten Europa; en
- 4) het garanderen dat luchtvaartmaatschappijen op dezelfde routes gelijk worden behandeld wat hun verplichtingen met economische gevolgen betreft.

Parallel aan deze wijzigingen van de EU-ETS-richtlijn wordt een afzonderlijk voorstel gedaan voor de kennisgeving door de lidstaten aan in de EU gevestigde luchtvaartmaatschappijen dat er voor het jaar 2021 geen Corsia-compensatie vereist is. Het afzonderlijke voorstel betreft aspecten die met Corsia verband houden die uiterlijk in november 2022 ingevoerd zouden moeten zijn om tegen die datum te melden dat er geen aanvullende compensatie vereist is.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Het “Klaar voor 55”-pakket is een grote stap in de hervorming van de wetgeving van de Unie om deze in overeenstemming te brengen met de verhoogde klimaatambitie van de EU. Alle initiatieven van het pakket hangen nauw samen, en elk initiatief is afhankelijk van de opzet van de andere initiatieven.

Hoewel het politieke mandaat voor de versterking van het EU-ETS voor de luchtvaart duidelijk is, wordt dit onderzocht in samenhang met andere gerelateerde en relevante initiatieven, zoals de herziening van de energiebelastingrichtlijn en de richtlijn hernieuwbare energie alsook het ReFuelEU-initiatief, die afzonderlijk worden beoordeeld, waarbij aandacht wordt besteed aan de ETS-dimensie en de gevolgen daarvan.

Zoals aangegeven in de Europese Green Deal vereist de vermindering van de effecten van de luchtvaart op de klimaatverandering een mix van beleidsinstrumenten, aangezien er niet één enkele oplossing bestaat om de sector koolstofvrij te maken. De herziening van het EU-ETS voor de luchtvaart maakt daarom deel uit van een pakket maatregelen dat marktgebaseerde maatregelen omvat zoals het EU-ETS en Corsia, de bevordering van de productie en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), de verbetering van de luchtvaarttechnologie en operationele verbeteringen, bijvoorbeeld door middel van het initiatief voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Alle acties en beleidsmaatregelen van de EU moeten in overeenstemming zijn met de voorstellen van het “Klaar voor 55”-pakket en moeten de EU helpen haar verhoogde doelstelling voor 2030 te behalen en een succesvolle en rechtvaardige transitie naar de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050, zoals geformuleerd door de Commissie in haar mededeling over de Europese Green Deal, te bewerkstelligen.

Dit initiatief houdt derhalve verband met veel andere beleidsterreinen, waaronder het extern beleid van de Unie, bijvoorbeeld het aanmoedigen van partnerlanden om Corsia ook toe te passen, en de ondersteuning om ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen op voet van gelijkheid opereren. De Commissie heeft aangekondigd dat zij haar richtsnoeren voor betere regelgeving en de ondersteunende instrumenten zal verbeteren, in die zin dat deze een betere aanpak zullen omvatten van de uitdagingen op het gebied van duurzaamheid en innovatie, opdat de EU in al haar initiatieven de groene eed om geen schade te berokkenen gestand doet. Dit initiatief is ook in overeenstemming met het onderzoeks- en innovatiebeleid van de EU en zal de synergieën verbeteren tussen de uitrolprogramma's van de EU, met name het Innovatiefonds, en de EU-kaderprogramma's voor onderzoek en innovatie door het gebruik en de uitrol van innovatieve koolstofarme oplossingen te bevorderen.

In de effectbeoordeling voor het klimaatdoelstellingsplan 2030 is zorgvuldig onderzocht of de handel in emissierechten kan worden versterkt en uitgebreid als één van de instrumenten om de broeikasgasemissies op EU-niveau te verminderen.

De verenigbaarheid met ander beleid van de Unie wordt ook gewaarborgd door de samenhang van de effectbeoordelingen voor het EU-ETS met die voor de rest van het klimaat-, energie- en vervoerskader voor 2030 en met andere maatregelen die worden gepresenteerd als onderdeel van het pakket maatregelen om de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart aan te pakken.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag voor de EU-ETS-richtlijn (Richtlijn 2003/87/EG) alsook voor alle wijzigingen daarvan en voor andere wetgeving die de BKG-uitstoot regelt, is artikel 192 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Dit moet de rechtsgrondslag blijven voor alle nieuwe wetgeving betreffende de klimaateffecten van de luchtvaart, aangezien het hoofddoel van de maatregel de bescherming van het milieu door middel van de vermindering van de BKG-uitstoot is.

• Subsidiariteit

De EU-ETS-richtlijn is een bestaand EU-beleidsinstrument. In overeenstemming met het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vastgestelde subsidiariteitsbeginsel kunnen de doelstellingen van het voorstel tot wijziging van dat instrument enkel worden bereikt door middel van wetgeving op het niveau van de EU.

Er is een rechtshandeling van de EU vereist opdat de lidstaten Corsia op passende wijze kunnen toepassen op de vluchten die binnen het geografische toepassingsgebied van Richtlijn 2003/87/EG vallen, zoals vastgesteld in bijlage I bij die richtlijn, namelijk vluchten die vanaf luchthavens in de EER vertrekken en op andere luchthavens in de EER of derde landen aankomen en vluchten vanuit derde landen die op luchthavens in de EER aankomen.

Optreden op EU-niveau en, waar mogelijk, op wereldniveau is efficiënter dan optreden op het niveau van de lidstaten vanwege de grensoverschrijdende effecten van de klimaatverandering en het grotendeels transnationale karakter van de luchtvaart. Optreden op EU-niveau is de doeltreffendste manier om de klimaatdoelstellingen van de EU voor de EU en de rest van de wereld te bereiken en om Corsia op geharmoniseerde en passende wijze in de EU toe te passen.

• Evenredigheid

Dit voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel, aangezien het niet verder gaat dan hetgeen nodig is voor de verwezenlijking van de doelstellingen om de door de EU beoogde vermindering van de broeikasgasemissies voor de periode 2021-2030 op een kosteneffectieve wijze te bereiken en tegelijkertijd de billijkheid, de milieu-integriteit, de goede werking van de interne markt en de toepassing van Corsia te waarborgen.

De Europese Raad heeft zijn goedkeuring gehecht aan een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in het algemeen voor de hele economie en op het niveau van de Unie met ten minste 55 % tegen 2030 ten opzichte van het niveau van 1990. Dit voorstel betreft een groot deel van die uitstoot van broeikasgassen en omvat de herziening van de richtlijn om deze doelstelling te bereiken.

• Keuze van het instrument

De doelstellingen van dit voorstel kunnen het best door een wijzigingsrichtlijn worden verwezenlijkt. Dat is het meest geschikte rechtsinstrument om de bestaande EU-ETS-richtlijn (Richtlijn 2003/87/EG) te wijzigen. Een richtlijn legt de lidstaten de verplichting op om de doelstellingen te bereiken en de maatregelen in hun nationale materiële en formele rechtsstelsels op te nemen. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de nationale omzettingbepalingen innovaties niet belemmeren en technologisch neutraal zijn.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Krachtens artikel 28 ter, lid 2, van Richtlijn 2003/87/EG moet de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag over Corsia indienen waarin de ambitie en de algemene milieu-integriteit wordt onderzocht, met inbegrip van de mate van algemene ambitie met betrekking tot de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, het participatieniveau, 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. Derhalve moet een voorstel worden gedaan voor de wijziging van de wetgeving van de Unie om Corsia op passende wijze toe te passen.

Daarnaast is in artikel 28 ter, lid 2, van Richtlijn 2003/87/EG bepaald dat in het verslag van de Commissie moet worden nagegaan of de bij artikel 28 quater, lid 2, vastgestelde bepalingen moeten worden herzien. Krachtens artikel 28 ter, lid 3, van de EU-ETS-richtlijn moet de Commissie het verslag zo nodig vergezeld doen gaan van een voorstel “tot wijziging, schrapping, verlenging of vervanging van de afwijkingen waarin artikel 28 bis voorziet” (die het toepassingsgebied van het EU-ETS in de periode 2017-2023 tot intra-EER-vluchten beperken), “zulks in overeenstemming met de toezegging inzake reductie van broeikasgasemissies die de Unie voor 2030 voor de hele economie heeft gedaan met het doel om de milieu-integriteit en doeltreffendheid van de klimaatactie van de Unie in stand te houden”.

Het verslag is opgenomen in de effectbeoordeling voor dit voorstel en is gebaseerd op de studie “Assessment of ICAO’s global market-based measure (CORSA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive” (beoordeling van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel van de ICAO (Corsia) op grond van artikel 28 ter en studie van de doorberekening van de kosten op grond van artikel 3 quinquies van de EU-ETS-richtlijn)⁷.

Krachtens artikel 3 quinquies, lid 2, van de EU-ETS-richtlijn moet de Commissie bestuderen “in hoeverre de luchtvaartsector met betrekking tot het EU-ETS en de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ontwikkelde wereldwijde marktgebaseerde maatregel de kosten van CO₂ kan doorberekenen aan zijn klanten” [...] “door deze kosten te vergelijken met andere nijverheidssectoren en de energiesector, zulks met de bedoeling een voorstel op te stellen om het percentage te veilen rechten te verhogen ingevolge de in artikel 28 ter, lid 2, bedoelde evaluatie”.

De studie is opgenomen in de effectbeoordeling van de herziening van het EU-systeem voor de handel in emissierechten wat de luchtvaart betreft en is gebaseerd op het verslag “Assessment of ICAO’s global market-based measure (CORSA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive” (beoordeling van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel van de ICAO (Corsia) op grond van artikel 28 ter en studie van de doorberekening van de kosten op grond van artikel 3 quinquies van de EU-ETS-richtlijn).

⁷ SWD [\[link invoegen voor datum van vaststelling\]](#).

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De belanghebbenden zijn tussen 3 juli 2020 en 28 augustus 2020 geraadpleegd over de aanvangseffectbeoordeling. In totaal hebben 54 entiteiten feedback verstrekt. De EU-lidstaten zijn voorstander van het naast elkaar bestaan van het EU-ETS en Corsia; derde landen zijn bezorgd over de overlapping tussen het EU-ETS en Corsia, de gedeeltelijke toepassing van Corsia, de behandeling van buiten de EU gevestigde luchtvaartmaatschappijen en de exclusiviteit van Corsia. Wat de opties voor de toepassing van Corsia betreft, zijn de meeste ngo's voorstander van een volledig toepassingsgebied voor het EU-ETS of opties waarbij ten minste het huidige toepassingsgebied wordt gehandhaafd of hybride opties. Zij zijn ook voorstander van onmiddellijke volledige veiling.

De meeste ondernemersorganisaties en ondernemingen verkiezen de beleidsoptie waarbij alleen Corsia wordt toegepast. Wat veiling betreft, zijn de meeste ondernemersorganisaties en ondernemingen voorstander van de status quo of de trage vermindering en van het gebruik van de opbrengsten voor de luchtvaartsector. De EU-burgers die hebben gereageerd, zijn voorstander van een grotere klimaatambitie van de sector.

In het kader van de openbare raadpleging van belanghebbenden tussen 1 oktober 2020 en 14 januari 2021 zijn in totaal 81 reacties ontvangen. Bij de openbare raadpleging was 91 % van de respondenten het ermee eens dat de luchtvaartsector een grotere bijdrage aan klimaatacties moet leveren. 88 % van de respondenten was van mening dat marktgebaseerde maatregelen doeltreffend kunnen zijn om luchtvaartemissies overeenkomstig de klimaatdoelstellingen aan te pakken. 82 % van de respondenten was het ermee eens dat marktgebaseerde maatregelen moeten worden gecombineerd met andere beleidsmaatregelen zoals de ondersteuning van innovatieve luchtvaarttechnologieën, operationele verbeteringen, belastingen en de productie en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen.

Wat de opties voor de toepassing van Corsia betreft, liepen de meningen van de verschillende groepen belanghebbenden uiteen en verschilden de groepen ook onderling van mening. Voor ondernemersorganisaties waren “alleen Corsia” en “combinatie” de meest geschikte opties, met 33 % van de stemmen voor elke optie. De minst geschikte opties waren “EU-ETS met een volledig wettelijk toepassingsgebied” en de tweede “combinatie”-optie, met 33 % van de stemmen voor elke optie. Van de overheidsinstanties vond 30 % “alleen Corsia” de meest geschikte optie, terwijl 40 % dat de minst geschikte optie vond. Volgens ngo's was “EU-ETS met een volledig wettelijk toepassingsgebied” met 89 % van de stemmen de meest geschikte optie en “alleen Corsia” met 44 % van de stemmen de minst geschikte optie.

Voor de vergroting van het te veilen aandeel van luchtvaartemissierechten verkozen de meeste belanghebbenden de onmiddellijke uitfasering, terwijl zij de handhaving van de status quo als de minst geschikte optie beschouwden. Bij de meningen van de respondenten over de opties waarbij het te veilen aandeel wordt vergroot, was er een duidelijke tweesplitsing te zien. 53 % van de ondernemersorganisaties gaf de voorkeur aan de status quo en 74 % vond dat onmiddellijke uitfasering de minst geschikte optie is. 56 % van de ngo's gaf de voorkeur aan onmiddellijke uitfasering en 63 % vond dat de handhaving van de status quo de minst geschikte optie is. 60 % van de overheidsinstanties gaven de voorkeur aan de langzame uitfasering van de kosteloze toewijzing.

Een grote meerderheid van de belanghebbenden was van mening dat de vergroting van het te veilen aandeel tot een stijging van de vlieggkosten zou kunnen leiden, terwijl de meerderheid het er ook mee eens was dat deze maatregel zou bijdragen tot de mitigatie van de klimaatverandering.

- **Effectbeoordeling**

In de effectbeoordeling zijn de verschillende opties geanalyseerd waarmee een herziening van het EU-ETS voor de luchtvaart een doeltreffende en efficiënte bijdrage zou kunnen leveren aan het bereiken van de bijgewerkte doelstelling in het kader van het bredere “Klaar voor 55”-pakket. De effectbeoordeling omvat een analyse van de verschillende opties voor de toepassing van Corsia via het EU-ETS en voor de vergroting van het te veilen aandeel.

De opties voor de toepassing van Corsia verschillen in de mate waarin het bestaande toepassingsgebied van het EU-ETS wordt behouden, verkleind of vergroot. Uit een vergelijking van de opties blijkt dat hoewel ETS-prijsstimulansen veel meer betekenen dan de prijs van Corsia-compensatie-eenheden, het totale wereldwijde milieueffect voor alle beleidsopties beperkt is wegens het beperkte geografische toepassingsgebied van het EU-ETS. Er zijn echter grote verschillen tussen de opties wat de bijdrage aan het emissiereductiedoel van de EU betreft. Er zijn ook grote verschillen wat betreft de opbrengsten die de verschillende combinaties van beleidsopties opleveren, aangezien Corsia niet ontworpen is om een inkomstenstroom van luchtvaartmaatschappijen naar overheden te genereren. De voorkeursoptie is om de huidige EU-ETS-dekking te behouden (intra-EER-vluchten, met inbegrip van vertrekkende vluchten naar Zwitserland en het VK) en passende aan Corsia gerelateerde bepalingen in te voeren voor vluchten die momenteel niet door het EU-ETS worden gedekt (vluchten naar en vanuit derde landen en door in de EU gevestigde luchtvaartmaatschappijen uitgevoerde vluchten tussen twee derde landen).

De opties voor het vergroten van het te veilen aandeel bij de toewijzing van luchtvaartemissierechten verschillen qua snelheid. Uit de vergelijking van de geanalyseerde opties blijkt duidelijk dat volledige veiling vanaf de datum van inwerkingtreding van de herziene wetgeving de beste optie is. Hoewel kosteloze emissierechten met name zijn toegewezen om mogelijke nadelige effecten op het concurrentievermogen en koolstoflekkage te voorkomen, vormen zij een afwijking van het beginsel dat de vervuiler betaalt. Uit de analyse blijkt dat het risico op koolstoflekkage bij vergroting van het te veilen aandeel klein is. Overstappen op volledige veiling impliceert dat het plafond voor de luchtvaart op het huidige niveau wordt vastgesteld, aangezien het te veilen aandeel momenteel een vast percentage van de kosteloze toewijzingen is. Daarmee zou het huidige niveau van milieu-integriteit voor het plafond voor de luchtvaart worden behouden en het plafond zou worden onderworpen aan de lineaire verminderingsfactor, zoals reeds door de medewetgevers wordt vereist en zoals het geval is voor alle andere exploitanten in het EU-ETS. Het verwijderen van kosteloze toewijzingen uit het EU-ETS zou de milieu-integriteit ervan verbeteren. De voorkeursoptie is een groter te veilen aandeel vanaf de inwerkingtreding van de wijziging.

- **Grondrechten**

Dit voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die met name zijn erkend in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie. Het draagt met name bij tot de verwezenlijking van de doelstelling van een hoog niveau van milieubescherming in overeenstemming met het beginsel van duurzame ontwikkeling, zoals neergelegd in artikel 37 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Binnen het bestaande ETS komen de meeste veilingopbrengsten toe aan de lidstaten, met positieve gevolgen voor de nationale begrotingen. De wijzigingen van het begrotingskader van de EU worden door de Commissie gepresenteerd in het kader van het aankomende

eigenmiddelenpakket, met inbegrip van een voorstel tot wijziging van het meerjarig financieel kader.

Voor de bestaande dekking van het EU-ETS zijn er geen bijkomende administratieve gevolgen voor de nationale overheden. De effecten van de toepassing van Corsia zouden beperkt moeten worden door gebruik te maken van dezelfde infrastructuur.

Voor keuzes inzake IT-ontwikkeling en overheidsopdrachten zal de voorafgaande goedkeuring vereist zijn van de raad voor informatietechnologie en cyberbeveiliging van de Europese Commissie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

• Artikelsgewijze toelichting

Artikel 3 quater, leden 1 tot en met 3, worden gewijzigd om de totale hoeveelheid emissierechten voor de luchtvaart te consolideren op het niveau van toewijzing/veiling voor intra-Europese vluchten en vluchten die vanaf EER-luchthavens naar Zwitserland of het VK vertrekken. De toewijzing voor 2024 zal worden gebaseerd op de totale toewijzing aan actieve vliegtuigexploitanten in 2023, verminderd volgens de lineaire verminderingfactor zoals gespecificeerd in de ETS-richtlijn. De toewijzing zal worden verhoogd met het toewijzingsniveau dat zou zijn bereikt als de routes tussen ultraperifere gebieden, en andere landen dan de lidstaat waartoe het ultraperifere gebied behoort, in 2023 door het ETS zouden zijn bestreken. De tijdelijke afwijking van de EU-ETS-verplichtingen voor deze routes vervalt op 31 december 2023. Het verhoogde plafond zal worden verminderd volgens de lineaire verminderingfactor zoals gespecificeerd in de ETS-richtlijn.

Er wordt een tijdelijke afwijking van het EU-ETS voorgesteld voor emissies van vluchten tussen een luchtvaartterrein in een ultraperifere gebied van een lidstaat en een luchtvaartterrein in diezelfde lidstaat.

Artikel 3 quinquies, lid 1, wordt vervangen om een groter aandeel te veilen luchtvaartemissierechten vast te stellen vanaf het jaar na de inwerkingtreding van de wijziging. De wijziging is voor de transitie naar volledige veiling vanaf 2027.

Artikel 3 quinquies, lid 2, wordt geschrapt aangezien het achterhaald is.

Artikel 3 quinquies, lid 3, eerste zin, wordt gewijzigd om te vermelden dat gedelegeerde handelingen die worden vastgesteld ter aanvulling van deze richtlijn wat betreft de gedetailleerde regelingen voor de veiling door de lidstaten van luchtvaartemissierechten, de modaliteiten moeten bevatten voor de overdracht van een deel van de opbrengsten aan de begroting van de Unie.

Artikel 3 quinquies, lid 4, wordt vervangen om er een sterkere aanbeveling voor de lidstaten in op te nemen om ETS-veilingopbrengsten te gebruiken om de klimaatverandering aan te pakken en om een deel van die opbrengsten aan de begroting van de Unie toe te wijzen op grond van Besluit (EU, Euratom) 2020/2053 betreffende het stelsel van eigen middelen.

Artikel 3 sexies en artikel 3 septies worden geschrapt, aangezien er na de transitie naar volledige veiling geen regels voor kosteloze toewijzing aan vliegtuigexploitanten meer nodig zijn.

De leden 1 tot en met 4 van artikel 11 bis worden vervangen om in de mogelijkheid te voorzien dat in de EU gevestigde luchtvaartmaatschappijen gepaste internationale kredieten gebruiken om aan de regels te voldoen voor vluchten naar of vanuit derde landen die Corsia toepassen. Om ervoor te zorgen dat de toepassing van Corsia door de EU de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs ondersteunt en stimulansen biedt voor de brede deelname aan Corsia, moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan: nalevingskredieten zijn afkomstig van landen die partij zijn bij de Overeenkomst van Parijs en die deelnemen aan Corsia, en dubbeltelling van kredieten wordt vermeden.

Aan artikel 11 bis wordt een nieuw lid 8 toegevoegd waarin de Commissie wordt gemachtigd een uitvoeringshandeling vast te stellen waarin wordt gespecificeerd welke kredieten door de ICAO-Raad worden aanvaard voor de naleving in het kader van Corsia.

Aan artikel 12 wordt een nieuw lid 6 toegevoegd waarin Corsia wordt toegepast voor EU-ondernemingen voor vluchten naar, vanuit en buiten de Europese Economische Ruimte, Zwitserland en het VK. De verplichtingen inzake de inlevering van luchtvaartmaatschappijen voor deze vluchten worden verminderd van de volledige hoeveelheid emissies tot hun deel van de collectieve luchtvaartemissies volgens het referentieniveau van Corsia.

Aan artikel 25 bis worden nieuwe leden 3 tot en met 9 toegevoegd.

De Commissie is bevoegd om een uitvoeringshandeling vast te stellen en bij te houden die een lijst bevat van de landen (met uitzondering van EER-leden, Zwitserland en het VK) die voor de toepassing van het Unierecht worden beschouwd als landen die Corsia toepassen.

De verificatie van de naleving van Corsia door niet in de EU gevestigde luchtvaartmaatschappijen komt uitsluitend aan het thuisland van die luchtvaartmaatschappijen toe. De toepassing van Corsia op vluchten buiten Europa houdt daarom in dat niet in Europa gevestigde luchtvaartmaatschappijen vrijgesteld zijn van de EU-ETS-verplichtingen voor de vluchten tussen Europa en derde landen die Corsia toepassen.

Om een gelijke behandeling op routes te waarborgen, zouden vluchten naar en vanuit landen die Corsia niet toepassen, worden vrijgesteld van de verplichtingen uit hoofde van het EU-ETS of Corsia.

Vluchten naar en vanuit de meeste minst ontwikkelde landen en kleine eilandstaten in ontwikkeling die Corsia niet toepassen, zouden worden vrijgesteld van de verplichtingen uit hoofde van het EU-ETS of Corsia, zonder einddatum voor de vrijstelling.

De Commissie moet worden gemachtigd een uitvoeringshandeling vast te stellen om in de EU gevestigde luchtvaartmaatschappijen vrij te stellen van de inleveringsvereisten ten aanzien van emissies van vluchten waarvoor zich een aanzienlijke verstoring van de mededinging ten nadele van in de EU 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 compensatiecredits of dubbeltelling.

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,

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 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 dit pre-industriële niveau. Om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te bereiken, moeten alle bedrijfstakken

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

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).

van de economie tot de emissiereducties bijdragen, inclusief 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.
- (4) In overeenstemming met Besluit (EU) 2018/2027 van de Raad⁷ 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 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 Deal⁸, die de Commissie op 11 december 2019 heeft vastgesteld.
- (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 tegen 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

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).

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).

af trek van verwijderingen) tegen 2030 vastgesteld van ten minste 55 % ten opzichte van de niveaus van 1990.

- (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 tegen 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 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.
- (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 internationale kredieten 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 kredieten afkomstig zijn van landen die partij zijn bij de Overeenkomst van Parijs en die deelnemen aan Corsia, en moet dubbeltelling van kredieten worden vermeden.
- (15) Om te zorgen voor eenvormige voorwaarden voor het gebruik van internationale kredieten overeenkomstig artikel 11 bis van Richtlijn 2003/87/EG, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een lijst vast te stellen van de kredieten 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.
- (17) Voor de toepassing van Corsia op andere vluchten dan vluchten die vanaf een luchtvaartterrein in de EER vertrekken en op een luchtvaartterrein in de EER, Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk aankomen, moeten de verplichtingen inzake de inlevering worden verminderd voor in de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten die deze vluchten uitvoeren. De verplichtingen inzake de inlevering van vliegtuigexploitanten voor deze vluchten moeten worden verminderd tot uitsluitend hun deel van de collectieve emissies van de internationale luchtvaart boven de collectieve niveaus voor 2019 wat emissies in de periode 2021-2023 betreft en boven de collectieve niveaus voor 2019-2020 voor de daaropvolgende jaren van de toepassing van Corsia.
- (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 luchtvaartmaatschappijen toekomt, houdt de toepassing van Corsia op andere vluchten dan vluchten die vanaf een luchtvaartterrein in de EER vertrekken en op een luchtvaartterrein in de EER, Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk aankomen, in dat buiten de Unie gevestigde vliegtuigexploitanten voor deze vluchten worden vrijgesteld van de EU-ETS-verplichtingen.
- (20) Om een gelijke behandeling op routes te waarborgen, moeten vluchten naar en vanuit landen die Corsia niet toepassen, worden vrijgesteld van de verplichtingen uit hoofde van het EU-ETS of Corsia. Om de volledige toepassing van Corsia vanaf 2027 te

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).

bevorderen, mag de vrijstelling alleen gelden voor emissies tot en met 31 december 2026.

- (21) Vluchten naar en vanuit de minst ontwikkelde landen en kleine eilandstaten in ontwikkeling, zoals gedefinieerd door de Verenigde Naties, die Corsia niet toepassen, 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 uit hoofde van het EU-ETS of Corsia, zonder einddatum voor de vrijstelling.
- (22) Om te zorgen voor eenvormige voorwaarden voor de vrijstelling van vliegtuigexploitanten van inleveringsvereisten 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 inleveringsvereisten 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 compensatiecredits of dubbelrekening. 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 vliegtuigexploitanten toelaten andere eenheden te gebruiken dan die welke in de op grond van artikel 11 bis, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG vastgestelde lijst zijn opgenomen, op grond van artikel 25 bis, lid 8, van die richtlijn, 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.
- (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 kredieten 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

¹³ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

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 worden voorzien in een 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.
- (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 omzettingsbepalingen 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.
- (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 5, 6 en 7 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 verminderingsfactor zoals gespecificeerd in artikel 9, en maakt die hoeveelheid bekend alsook de hoeveelheid kosteloze toewijzingen die in 2024 zouden zijn gedaan als de regels voor kosteloze toewijzing niet waren bijgewerkt.

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 2 bis, artikel 14, lid 3, en artikel 16, beschouwen de lidstaten de in die bepalingen vastgestelde 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 dat in een ultraperifeer gebied van een lidstaat is gelegen en een luchtvaartterrein dat in diezelfde lidstaat buiten dat ultraperifere gebied is gelegen.”

2) Artikel 3 quinquies wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

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

b) de volgende leden 1 bis, 1 ter, 1 quater en 1 quinquies worden toegevoegd:

“1 bis. 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.

1 ter. 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.

1 quater. Vanaf 1 januari 2027 wordt de volledige hoeveelheid emissierechten die in een bepaald jaar kosteloos zouden zijn toegewezen, geveild.

1 quinquies. Emissierechten die kosteloos worden toegewezen, worden aan vliegtuigexploitanten 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 2023 onder het EU-ETS vallen.”;

c) lid 2 wordt geschrapt;

d) de eerste zin van lid 3 wordt 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, 1 bis, 1 ter, 1 quater en 1 quinquies van dit artikel, met inbegrip van de modaliteiten voor de overdracht van een deel van de opbrengsten van die veiling naar de algemene begroting van de Unie.”;

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.

4) In artikel 6, lid 2, wordt punt e) vervangen door:

“e) de verplichting binnen vier maanden na het einde van elk kalenderjaar een hoeveelheid emissierechten in te leveren die gelijk is aan de totale emissies van de installatie voor dat jaar, zoals geverifieerd overeenkomstig artikel 15.”.

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 zoals bedoeld in artikel 12 met betrekking tot emissies van vluchten naar en vanuit landen die zijn opgenomen in de lijst in de op grond van artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling:

- 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 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 vastgesteld 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 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 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 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 de regelingen wordt rekening gehouden met de flexibiliteit die de minst ontwikkelde landen en kleine eilandstaten in ontwikkeling genieten. Die uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”;

- c) lid 4 wordt geschrapt;
- d) het volgende lid 8 wordt toegevoegd:

“8. De Commissie stelt een uitvoeringshandeling vast die een lijst bevat van de kredieten 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 uitvoeringshandeling wordt 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. De lidstaten berekenen elk jaar overeenkomstig de methode die is vastgesteld in de in lid 7 bedoelde gedelegeerde handeling, de compensatie voor het voorgaande kalenderjaar in de zin van de internationale normen en aanbevolen praktijken inzake milieubescherming van de ICAO voor de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart, met uitzondering van die welke van toepassing is op vluchten die vanaf een luchtvaartterrein in de EER vertrekken en op een luchtvaartterrein in de EER, Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk aankomen, en zij stellen uiterlijk op 30 november van elk jaar de 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) zij produceren 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 7 en 8 worden toegevoegd:

“7. De Commissie is overeenkomstig artikel 23 bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze richtlijn aan te vullen door de methode vast te stellen voor de berekening van de compensatieverantwoordelijkheden van vliegtuigexploitanten.

8. Met betrekking tot vluchten naar, vanuit en tussen landen die zijn opgenomen in de lijst in de op grond van artikel 25 bis, lid 3, vastgestelde uitvoeringshandeling, annuleren 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 in artikel 11 bis bedoelde eenheden alleen voor de door die lidstaat voor het desbetreffende kalenderjaar gemelde hoeveelheid. 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) In artikel 18 bis, 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.”.

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 12, lid 7, derde alinea, 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 12, lid 7, derde alinea, 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 besluit 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 op grond van artikel 3 quinquies, lid 3, artikel 10, lid 4, artikel 10 bis, leden 1 en 8, artikel 10 ter, lid 5, artikel 12, lid 6, derde alinea, 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 dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.”.

9) In artikel 25 bis worden de volgende leden 3 tot en met 9 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 Corsia toe te passen, met 2019 als referentieniveau voor 2021 tot en met 2023 en met 2019-2020 als referentieniveau voor elk daaropvolgend jaar. Die uitvoeringshandeling wordt overeenkomstig de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

4. Vliegtuigexploitanten die beschikken over een bewijs luchtvaartexploitant dat is afgegeven door een land dat is opgenomen in de lijst in de op grond van lid 3 vastgestelde uitvoeringshandeling of die in een dergelijk land zijn geregistreerd, hoeven geen eenheden te annuleren voor emissies van vluchten naar of vanuit die landen.

5. Vliegtuigexploitanten hoeven geen eenheden te annuleren 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 eenheden te annuleren voor emissies van vluchten naar en vanuit de minst ontwikkelde landen en kleine eilandstaten in ontwikkeling, zoals gedefinieerd door de Verenigde Naties, 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 overeenkomstig de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

8. Indien een vliegtuigexploitant die in het bezit is van een bewijs luchtvaartexploitant dat door een lidstaat is afgegeven of die is geregistreerd in een lidstaat, met inbegrip van de ultraperifere gebieden, de onderhorigheden en de gebiedsdelen van die lidstaat, vluchten uitvoert tussen twee landen die zijn opgenomen in de lijst in de op grond van lid 3 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 vastgestelde uitvoeringshandeling, en die landen vliegtuigexploitanten toelaten andere eenheden te gebruiken dan die welke in de op grond van artikel 11 bis, lid 8, vastgestelde lijst zijn opgenomen, is de Commissie bevoegd om uitvoeringshandelingen vast te stellen om 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 overeenkomstig de in artikel 22 bis, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.”

- 10) In de tabel in bijlage I wordt de volgende tekst ingevoegd na de eerste alinea van de vermelding “Luchtvaart” in de kolom “Activiteiten”:

“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, 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;
- b) zij produceren 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.”.

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 onverwijld 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

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