



GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2025/723 VAN DE COMMISSIE

van 6 februari 2025

tot aanvulling van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad door gedetailleerde regels vast te stellen voor de jaarlijkse berekening van prijsverschillen tussen in aanmerking komende vliegtuigbrandstoffen en fossiele kerosine en voor de toewijzing van emissierechten voor het gebruik van in aanmerking komen de vliegtuigbrandstoffen in het kader van het EU-ETS

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien 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 ⁽¹⁾, en met name artikel 3 quater, lid 6, zevende alinea,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Luchtvaartactiviteiten zijn opgenomen in het bij Richtlijn 2003/87/EG vastgestelde systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie (EU-ETS).
- (2) Richtlijn 2003/87/EG is gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2023/958 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ om deze in overeenstemming te brengen met Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾, waarbij een doelstelling van ten minste 55 % netto-emissiereducties tegen 2030 ten opzichte van 1990 is vastgesteld.
- (3) Om steun te bieden voor het afstappen van het gebruik van fossiele brandstoffen en om het koolstofvrij maken van het commerciële luchtvervoer te bevorderen, voorziet Richtlijn (EU) 2023/958 in aanvullende steun vanuit het ETS door maximaal 20 miljoen emissierechten te reserveren om van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2030 een deel van het resterende prijsverschil te dekken tussen het gebruik van fossiele kerosine en de in aanmerking komende vliegtuigbrandstoffen door commerciële vliegtuigexploitanten.
- (4) De reserve van 20 miljoen emissierechten is afkomstig van de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten en wordt op niet-discriminerende wijze toegewezen, enkel voor het gebruik van in aanmerking komende vliegtuigbrandstoffen voor vluchten die onder de inleveringsverplichtingen van het EU-ETS vallen en voor vluchten die onder artikel 3 quater, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG vallen.
- (5) Om de 20 miljoen emissierechten die zijn gereserveerd om het tanken van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen te stimuleren daadwerkelijk toe te kunnen wijzen, moeten de gedetailleerde regels voor de jaarlijkse berekening van het prijsverschil tussen in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen en fossiele kerosine en voor de toewijzing van die emissierechten worden vastgesteld.

⁽¹⁾ PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

⁽²⁾ Richtlijn (EU) 2023/958 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG wat betreft de bijdrage van de luchtvaart aan de emissiereductiedoelstelling van de Unie voor de hele economie en de passende toepassing van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 115, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj>).

⁽³⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (6) Om ervoor te zorgen dat commerciële vliegtuigexploitanten en bevoegde autoriteiten zo min mogelijk administratieve inspanningen hoeven te leveren, moeten commerciële vliegtuigexploitanten een aanvraag voor toewijzing van de emissierechten kunnen doen door simpelweg het gebruik van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen in hun jaarlijkse emissieverslag te rapporteren. Om een gestroomlijnd proces en tijdige toewijzing mogelijk te maken, moet de aanvraag alleen als geldig worden beschouwd indien het jaarlijkse emissieverslag elk jaar uiterlijk op 31 maart is ingediend, overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie ⁽⁴⁾. Commerciële vliegtuigexploitanten moeten van de steun kunnen afzien, zodat zij het gebruik van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen om reden van transparantie of andere redenen kunnen rapporteren zonder emissierechten aan te vragen.
- (7) Overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾ moet het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) in zijn jaarlijks technisch rapport ("technisch rapport van het EASA") onder meer verslag uitbrengen over de prijzen van luchtvaartbrandstof. Dat rapport wordt jaarlijks door het EASA gepubliceerd en bevat marktprijzen van openbaar verhandelde fossiele kerosine en duurzame vliegtuigbrandstoffen en, wanneer geen marktprijs beschikbaar is, geraamde productiekosten. Ten behoeve van de rechtszekerheid moet de Commissie er zover mogelijk voor zorgen dat de prijzen van luchtvaartbrandstoffen die uit hoofde van deze verordening moeten worden bepaald en gepubliceerd, worden afgestemd op de prijzen die uit hoofde van Verordening (EU) 2023/2405 moeten worden gerapporteerd.
- (8) Nu de industrie ernaar streeft de luchtvaart koolstofvrij te maken en tegelijkertijd te voldoen aan de toekomstige leveringsmandaten voor brandstofleveranciers en vrijwillige toezeggingen van luchtvaartuigexploitanten om deze brandstoffen te tanken, is de markt voor alternatieve luchtvaartbrandstoffen in ontwikkeling. Om ervoor te zorgen dat in deze verordening de nauwkeurigste prijsverschillen worden gebruikt, moet de Commissie de prijzen voor elke specifieke in aanmerking komende luchtvaartbrandstof, waar die beschikbaar zijn, afzonderlijk publiceren, aangezien de prijs van elke in aanmerking komende luchtvaartbrandstof afhankelijk is van de gebruikte grondstof en het gebruikte brandstofproductietraject. De Commissie moet gebruikmaken van representatieve en transparante prijzen waartegen deze brandstoffen openbaar worden verhandeld. Aangezien het een opkomende markt betreft, worden echter niet alle in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen openbaar verhandeld, zelfs als ze in kleine hoeveelheden worden geproduceerd en gebruikt. Daarom moet de prijs van de in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen worden bepaald aan de hand van in het technisch rapport van het EASA gepubliceerde marktprijzen voor de openbaar verhandelde brandstoffen, aan de hand van de werkelijke door commerciële luchtvaartuigexploitanten betaalde brandstofprijzen, of aan de hand van een door de Commissie berekende minimumverkoopprijs. Aangezien er mogelijk geen specifieke prijzen voor alle in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen beschikbaar zijn, moet echter een minimumlijst van subcategorieën van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen worden opgesteld die alle potentieel in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen omvat. Deze subcategorieën moeten specifieke in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen groeperen en subcategorieën zijn van de in artikel 3 quater, lid 6, derde alinea, van Richtlijn 2003/87/EG vastgestelde categorieën.
- (9) Voor in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen waarvoor in het technisch rapport van het EASA geen marktprijs beschikbaar is omdat zij niet openbaar worden verhandeld, moeten commerciële luchtvaartuigexploitanten de Commissie op vrijwillige basis in kennis kunnen stellen van de werkelijke prijzen die zij voor de in aanmerking komende luchtvaartbrandstof betalen, zodat de daadwerkelijk betaalde prijzen in aanmerking worden genomen bij de vaststelling van de brandstofprijzen. De door commerciële vliegtuigexploitanten gerapporteerde prijzen moeten vergezeld gaan van bewijsmateriaal dat betrekking heeft op contracten en tanken voor het hele kalenderjaar, en het volledige volume getankte brandstof dat de commerciële vliegtuigexploitant heeft gerapporteerd. Om een voldoende mate van representativiteit te waarborgen, moet de brandstof waarvan de prijzen worden gerapporteerd bovendien ten minste een kwart van alle brandstof van die categorie die in dat jaar door alle commerciële vliegtuigexploitanten is gerapporteerd vertegenwoordigen om voor de vaststelling van de prijs voor de in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen te worden gebruikt. De Commissie moet ervoor zorgen dat dergelijke gegevens op volledig vertrouwelijke wijze wordt gerapporteerd en behandeld. Wanneer echter minder dan drie commerciële vliegtuigexploitanten de werkelijk betaalde prijzen aan de Commissie rapporteren, kan de statistische vertrouwelijkheid van de gegevens niet worden gegarandeerd. In dat geval moeten de commerciële vliegtuigexploitanten afzien van de vertrouwelijkheidseis als zij willen dat hun prijzen in aanmerking worden genomen bij de berekening van de brandstofprijzen. Om het vaststellen van passende procedures voor de rapportage van werkelijke prijzen te vergemakkelijken en een passende mate van vertrouwelijkheid te waarborgen, moet vanaf 2026 de mogelijkheid bestaan om werkelijke prijzen te rapporteren van brandstoffen die vanaf 1 januari 2025 worden verbruikt.

⁽⁴⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 van de Commissie van 19 december 2018 inzake de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 601/2012 van de Commissie (PB L 334 van 31.12.2018, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

⁽⁵⁾ Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart) (PB L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (10) Om bij het ontbreken van marktprijzen in het technisch rapport van het EASA commerciële vliegtuigexploitant aan te moedigen de werkelijk betaalde prijzen te rapporteren, mogen die prijzen en het bijbehorende prijsverschil dat bij de berekening van de toewijzing van emissierechten aan de commerciële vliegtuigexploitant wordt gebruikt alleen in aanmerking worden genomen indien ten minste een kwart van het volume van alle gerapporteerde brandstoffen een gerapporteerde prijs heeft. Voor exploitanten die de werkelijk betaalde prijzen niet hebben gerapporteerd en die in aanmerking komende luchtvaartbrandstof hebben verbruikt waarvan de marktprijs niet beschikbaar is in het technisch rapport van het EASA, moet het aantal emissierechten echter worden berekend aan de hand van de minimumverkoopprijs van de subcategorie van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen.
- (11) De minimumverkoopprijs moet worden bepaald door een passende marge toe te passen op de raming van de productiekosten voor de in aanmerking komende vliegtuigbrandstof in het technisch rapport van het EASA. Die marge moet een conservatieve waarde van 10 % hebben, op basis van een minimale rendementseis van ongeveer 12-16 %. Die minimale rendementseis stemt overeen met door de Commissie verzameld bewijsmateriaal uit de sector, zoals de rendementseisen die bij elektriciteitsopwekking worden toegepast. Bovendien moet de gebruikte marge ervoor zorgen dat de minimumverkoopprijs niet te hoog wordt ingeschat en dat commerciële vliegtuigexploitanten worden gestimuleerd om de werkelijk betaalde prijzen te rapporteren.
- (12) Om ervoor te zorgen dat het aantal beschikbare emissierechten juist wordt geregistreerd, moet de Commissie voordat zij een besluit over de toewijzing van emissierechten voor het gebruik van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen vaststelt, controleren of het resterende aantal overeenkomstig artikel 3 quater, lid 6, van Richtlijn 2003/87/EG gereserveerde emissierechten toereikend is om aan de vraag naar de toewijzing van emissierechten te voldoen. Als dat aantal niet toereikend is, moet de Commissie een toewijzingsverminderingfactor berekenen, die op uniforme wijze moet worden toegepast op alle commerciële vliegtuigexploitanten waarop de toewijzing voor dat jaar betrekking heeft.
- (13) Om de bijdrage van de EU-ETS-inkomsten aan de klimaattransitie te erkennen, moeten commerciële vliegtuigexploitanten ervoor zorgen dat in of op hun communicatiemiddelen, zoals jaarverslagen, duurzaamheidsverklaringen of passagierstickets, wordt vermeld dat dergelijke steun is ontvangen.
- (14) Commerciële vliegtuigexploitanten moeten hun steunaanvraag voor het gebruik van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen samen met hun emissies voor 2024 rapporteren. Om ervoor te zorgen dat de in deze verordening vastgestelde regels worden toegepast voordat de rapportagertermijn voor die emissies verstrijkt, moet deze verordening onverwijld in werking treden,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden regels vastgesteld voor de jaarlijkse berekening van de prijsverschillen tussen in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen en fossiele kerosine, en voor de toewijzing van emissierechten overeenkomstig artikel 3 quater, lid 6, van Richtlijn 2003/87/EG voor het gebruik van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen door commerciële vliegtuigexploitanten van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2030.
2. Commerciële vliegtuigexploitanten kunnen een toewijzingsaanvraag indienen met betrekking tot in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen die overeenkomstig artikel 54 bis van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 worden gerapporteerd en voor de volgende subsonische vluchten worden gebruikt:
 - a) vluchten waarvoor overeenkomstig artikel 12, lid 3, van Richtlijn 2003/87/EG emissierechten moeten worden ingeleverd;
 - b) vluchten die onder artikel 3 quater, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG vallen.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- 1) "commerciële vliegtuigexploitant": een commerciële luchtvervoersonderneming zoals gedefinieerd in artikel 3, punt p), van Richtlijn 2003/87/EG;

- 2) “in aanmerking komende vliegtuigbrandstof”: brandstoftypen die overeenkomstig artikel 3 quater, lid 6, van Richtlijn 2003/87/EG in aanmerking komen voor steun;
- 3) “geharmoniseerde minimumbelastingniveaus”: de in Richtlijn 2003/96/EG van de Raad ⁽⁶⁾ vastgestelde minimumbelastingniveaus voor fossiele kerosine en in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen;
- 4) “technisch rapport van het EASA”: het door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) bekendgemaakte technisch rapport zoals bedoeld in artikel 13 van Verordening (EU) 2023/2405.

Artikel 3

Aanvraag voor emissierechten voor het gebruik van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen door commerciële vliegtuigexploitanten

1. Commerciële vliegtuigexploitanten vragen om toewijzing van emissierechten voor het gebruik van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen door de geverifieerde hoeveelheden in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen in het voorgaande rapportagejaar in hun jaarlijkse emissieverslag te rapporteren, overeenkomstig artikel 54 bis van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066.
2. Indien commerciële vliegtuigexploitanten besluiten om geen toewijzing van emissierechten voor het gebruik van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen aan te vragen, vermelden zij dat besluit in het jaarlijkse emissieverslag.
3. De aanvraag is geldig indien het jaarlijkse emissieverslag uiterlijk op 31 maart van het jaar volgend op de verslagperiode bij de bevoegde autoriteit wordt ingediend, overeenkomstig artikel 68, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066.

Artikel 4

Jaarlijkse berekening van de gemiddelde prijsverschillen tussen in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen en fossiele kerosine

1. Het gemiddelde prijsverschil tussen in aanmerking komende luchtvaartbrandstof en fossiele kerosine voor een bepaald jaar wordt als volgt berekend:

$$\text{Prijsverschil}(y) = \text{prijs van in aanmerking komende vliegtuigbrandstof}(y) - (\text{prijs van fossiele kerosine} + \text{ETS-prijs} + \text{verschil in belasting}(y))$$

waarbij:

prijs van in aanmerking komende luchtvaartbrandstof(y)	=	prijs van in aanmerking komende luchtvaartbrandstof y of subcategorie van in aanmerking komende luchtvaartbrandstof y opgenomen in de bijlage en bepaald overeenkomstig lid 2, in euro per ton;
prijs van fossiele kerosine	=	prijs van fossiele kerosine JET A1, bepaald overeenkomstig lid 4, in euro per ton;
ETS-prijs	=	de prijs van het gebruik van fossiele kerosine overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG, bepaald overeenkomstig lid 5, in euro per ton;
verschil in belasting(y)	=	verschil tussen de geharmoniseerde minimumbelastingniveaus voor fossiele kerosine en de in aanmerking komende vliegtuigbrandstof y, in euro per ton.

2. Indien beschikbaar wordt de prijs van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen bepaald voor specifieke in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen, en ten minste voor de in de bijlage vermelde subcategorieën van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen, als volgt:

- a) indien de marktprijs beschikbaar is in het technisch rapport van het EASA, is de prijs de marktprijs als bekendgemaakt in dat rapport;

⁽⁶⁾ Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>).

- b) indien de marktprijs niet beschikbaar is in het technisch rapport van het EASA, wordt de prijs als volgt bepaald:
- i) indien overeenkomstig artikel 5 gerapporteerde prijzen van ten minste 25 % van de totale door alle commerciële vliegtuigexploitanten in die rapportageperiode gerapporteerde hoeveelheid van die in aanmerking komende luchtvaartbrandstof of subcategorie beschikbaar zijn, is de prijs de gewogen gemiddelde prijs van de gerapporteerde prijzen voor de exploitanten die de prijzen overeenkomstig artikel 5 hebben gerapporteerd; voor exploitanten die geen prijzen overeenkomstig artikel 5 hebben gerapporteerd, is de prijs de minimumverkoopprijs die is vastgesteld overeenkomstig lid 3 van dit artikel;
 - ii) indien geen overeenkomstig artikel 5 gerapporteerde prijzen van ten minste 25 % van de totale door alle commerciële vliegtuigexploitanten in die rapportageperiode gerapporteerde hoeveelheid van die in aanmerking komende luchtvaartbrandstof of subcategorie beschikbaar zijn, is de prijs de minimumverkoopprijs die is vastgesteld overeenkomstig lid 3 van dit artikel.

3. De Commissie stelt, rekening houdend met relevante informatie over ramingen van de productiekosten in het technisch rapport van het EASA, de minimumverkoopprijs vast op basis van de beste beschikbare gegevens, en past een extra marge van 10 % toe.

4. De prijs van fossiele kerosine is de prijs die in het technisch rapport van het EASA is of wordt gepubliceerd. Indien de prijzen op het moment dat de Commissie overeenkomstig lid 7 de prijsverschillen bekendmaakt niet beschikbaar zijn in het gepubliceerde of te publiceren technisch rapport van het EASA, wordt de prijs van fossiele kerosine gebaseerd op de beste gegevens waarover de Commissie beschikt.

5. De ETS-prijs wordt tot op twee decimalen berekend aan de hand van de volgende formule:

$$\text{ETS-prijs} = \text{emissiefactor fossiele kerosine} \times \text{prijs van ETS-emissierecht}$$

waarbij:

emissiefactor fossiele kerosine = de emissiefactor van vliegtuigkerosine zoals vermeld in tabel 1 van bijlage III bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066;

prijs van ETS-emissierecht = de gemiddelde prijs van emissierechten, bepaald als de gewogen gemiddelde prijs van veilingen die in het voorgaande kalenderjaar overeenkomstig de uit hoofde van artikel 10, lid 4, van Richtlijn 2003/87/EG vastgestelde gedelegeerde handelingen zijn gehouden en die zijn gepubliceerd op het gemeenschappelijke veilingplatform, in euro per emissierecht.

Indien voor de in aanmerking komende luchtvaartbrandstof geen nultarief geldt overeenkomstig artikel 54 quater van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066 en de in aanmerking komende luchtvaartbrandstof wordt gerapporteerd op vluchten als bedoeld in artikel 1, lid 2, punt b), is de ETS-prijs nul.

6. Indien de prijzen niet in euro beschikbaar zijn, wordt het jaargemiddelde van de door de Europese Centrale Bank bekendgemaakte wisselkoersen als wisselkoers gebruikt.

7. Elk jaar maakt de Commissie uiterlijk op 31 mei het overeenkomstig dit artikel berekende prijsverschil voor het voorgaande kalenderjaar en de waarden van alle elementen van de formule in lid 1 bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Rapportage van daadwerkelijk door commerciële vliegtuigexploitanten betaalde prijzen

1. Voor vanaf 1 januari 2025 gebruikte in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen kunnen commerciële luchtvaartuigexploitanten uiterlijk op 28 februari van elk jaar vanaf 2026 aan de Commissie de werkelijke prijzen rapporteren die zijn betaald voor de brandstof die in het voorgaande jaar is gebruikt. Wanneer een exploitant ervoor kiest de werkelijke prijzen te rapporteren, verstrekt deze samen met het rapport:

- a) voldoende documentatie, waaronder contracten en facturen, waarmee de in aanmerking komende luchtvaartbrandstof wordt gekoppeld aan de commerciële luchtvaartuigexploitant en waarin alle luchthavens worden vermeld waar de in aanmerking komende luchtvaartbrandstof is geleverd en gerapporteerd;

- b) bewijs dat de volledige hoeveelheid gerapporteerde in aanmerking komende luchtvaartbrandstof onder de verstrekte contracten en facturen valt, op alle locaties waar de desbetreffende in aanmerking komende luchtvaartbrandstof wordt getankt.

Indien het ingediende bewijsmateriaal ontoereikend of onvoldoende geloofwaardig is, kan de Commissie besluiten de gerapporteerde prijzen niet in aanmerking te nemen bij het overeenkomstig artikel 4, lid 2, bepalen van de prijs van in aanmerking komende luchtvaartbrandstof van een commerciële luchtvaartuigexploitant.

2. De Commissie waarborgt dat de gegevens en het bewijs die/dat overeenkomstig lid 1 zijn ingediend vertrouwelijk worden behandeld.

3. Indien slechts een of twee commerciële vliegtuigexploitanten de daadwerkelijk betaalde prijzen voor een in aanmerking komende vliegtuigbrandstof rapporteren, neemt de Commissie, in afwijking van lid 2, de gerapporteerde prijzen alleen in aanmerking als de commerciële vliegtuigexploitanten afzien van de vertrouwelijkheidseis.

Wanneer slechts een of twee commerciële vliegtuigexploitanten de daadwerkelijk betaalde prijzen voor een in aanmerking komende vliegtuigbrandstof hebben gerapporteerd, stelt de Commissie die commerciële vliegtuigexploitanten zo snel mogelijk na de rapportagetermijn daarvan in kennis en verzoekt zij hun schriftelijk af te zien van vertrouwelijkheid. Indien de desbetreffende commerciële vliegtuigexploitanten dit verzoek niet binnen 15 werkdagen inwilligen, worden de gerapporteerde prijzen niet in aanmerking genomen bij de berekening van het prijsverschil overeenkomstig artikel 4.

4. Uiterlijk op 30 april van elk jaar deelt de Commissie de lidstaten mee welke commerciële vliegtuigexploitanten de gerapporteerde prijzen hebben ingediend.

5. De bepalingen van deze gedelegeerde verordening laten de toepassing van het mededingingsrecht van de Unie onverlet.

Artikel 6

Berekening van het aantal aan commerciële vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten

1. De bevoegde autoriteiten bepalen de vraag naar emissierechten voor elke commerciële vliegtuigexploitant ten aanzien waarvan zij administreren. De vraag wordt berekend als de som van de vraag naar elke in de bijlage vermelde in aanmerking komende luchtvaartbrandstof of subcategorie van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen waarvoor de prijs overeenkomstig artikel 4, lid 2, is vastgesteld, en wordt naargelang het geval bepaald overeenkomstig lid 2 of lid 3, en naar beneden afgerond op het dichtstbijzijnde gehele getal.

2. De vraag naar emissierechten die zijn toegewezen voor het gebruik van elke in de bijlage vermelde in aanmerking komende luchtvaartbrandstof of subcategorie van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen waarvoor de prijs overeenkomstig artikel 4, lid 2, is vastgesteld en die zijn getankt op luchthavens als bedoeld in artikel 3 quater, lid 6, derde alinea, punt c), van Richtlijn 2003/87/EG, wordt voor elke commerciële vliegtuigexploitant bepaald aan de hand van de volgende formule:

$$\text{toewijzing}(y) = \frac{\text{brandstofverbruik}(y) \times \text{prijsverschil}(y)}{\text{emissierechtenprijs}}$$

waarbij:

brandstofverbruik(y)	=	hoeveelheid in de bijlage opgenomen in aanmerking komende zuivere luchtvaartbrandstof y of subcategorie van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen y zoals gerapporteerd in het jaarlijkse emissieverslag, in ton;
prijsverschil(y)	=	prijsverschil tussen de in de bijlage opgenomen in aanmerking komende luchtvaartbrandstof y of subcategorie van in aanmerking komende luchtvaartbrandstof y en fossiele brandstof, zoals bepaald overeenkomstig artikel 4, lid 1, in euro per ton;
emissierechtenprijs	=	de gemiddelde prijs van emissierechten zoals bepaald overeenkomstig artikel 4, lid 5, in euro per emissierecht.

3. De vraag naar emissierechten die zijn toegewezen voor het gebruik van elke in de bijlage vermelde in aanmerking komende luchtvaartbrandstof of subcategorie van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen waarvoor de prijs overeenkomstig artikel 4, lid 2, is vastgesteld en die zijn getankt op andere dan de in artikel 3 quater, lid 6, derde alinea, punt c), van Richtlijn 2003/87/EG bedoelde luchthavens, wordt voor elke commerciële vliegtuigexploitant bepaald aan de hand van de volgende formule:

$$\text{toewijzing}(y) = \frac{\text{brandstofverbruik}(y) \times \text{prijsverschil}(y) \times \text{EU-ETS-steun}(y)}{\text{emissierechtenprijs}}$$

waarbij:

brandstofverbruik(y)	=	hoeveelheid in de bijlage opgenomen in aanmerking komende zuivere luchtvaart-brandstof y of subcategorie van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen y zoals gerapporteerd in het jaarlijkse emissieverslag, in ton;
prijsverschil(y)	=	prijsverschil tussen de in de bijlage opgenomen categorie van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen y of subcategorie van in aanmerking komende luchtvaart-brandstof y en fossiele brandstof, zoals bepaald overeenkomstig artikel 4, lid 2, in euro per ton;
emissierechtenprijs	=	de gemiddelde prijs van emissierechten zoals bepaald overeenkomstig artikel 4, lid 5, in euro per emissierecht.
EU-ETS-steun(y)	=	aandeel van het prijsverschil dat wordt gedekt voor de categorie van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen y, als gespecificeerd in artikel 3 quater, lid 6, derde alinea, van Richtlijn 2003/87/EG.

4. Uiterlijk op 15 juni van elk jaar stellen de bevoegde autoriteiten de Commissie in kennis van de volgende informatie over elke commerciële vliegtuigexploitant die een aanvraag voor toewijzing heeft gedaan:

- de naam en de ETS-identificatie van de commerciële vliegtuigexploitant;
- de hoeveelheid in aanmerking komende luchtvaartbrandstof per categorie waarop de aanvraag betrekking heeft, in ton;
- de overeenkomstig de leden 1, 2 en 3 berekende vraag naar toewijzing van emissierechten.

5. De Commissie bundelt de totale vraag naar toewijzing van emissierechten en beoordeelt of de vraag in een bepaald jaar de resterende hoeveelheid emissierechten van de overeenkomstig artikel 3 quater, lid 6, van Richtlijn 2003/87/EG voor dit doel gereserveerde hoeveelheid emissierechten niet overstijgt.

Indien de totale vraag naar toewijzing van emissierechten in een bepaald jaar groter is dan de beschikbaarheid van emissierechten, berekent de Commissie een toewijzingsverminderingfactor. Die factor wordt op uniforme wijze toegepast op alle commerciële vliegtuigexploitanten waarop de toewijzing voor dat jaar betrekking heeft, om de definitieve toewijzing van emissierechten voor elke commerciële vliegtuigexploitant te bepalen. De toewijzingsverminderingfactor wordt berekend aan de hand van de volgende formule:

$$\text{toewijzingsverminderingfactor} = \frac{\text{resterende gereserveerde emissierechten in jaar } y}{\text{totale vraag naar emissierechten in jaar } y}$$

Wanneer een toewijzingsverminderingfactor moet worden toegepast, stelt de Commissie de bevoegde autoriteiten daarvan in kennis en vermeldt daarbij de waarde van de berekende verminderingfactor. De bevoegde autoriteiten herberekenen op basis van die informatie de definitieve toewijzing per commerciële vliegtuigexploitant en stellen de Commissie daarvan in kennis.

De definitieve toewijzing per commerciële vliegtuigexploitant wordt naar beneden afgerond op het dichtstbijzijnde gehele getal.

6. Uiterlijk op 31 augustus van elk jaar stelt de Commissie op basis van de ontvangen kennisgevingen een besluit betreffende de toewijzing van emissierechten per commerciële vliegtuigexploitant vast, brengt zij de relevante bevoegde autoriteiten op de hoogte en brengt zij zo nodig veranderingen aan in het bij artikel 19 van Richtlijn 2003/87/EG ingestelde EU-register en het in artikel 20 van die richtlijn bedoelde transactielogboek.

*Artikel 7***Correctieprocedure**

1. Indien de hoeveelheid emissierechten in het uit hoofde van artikel 6, lid 6, van deze verordening vastgestelde besluit moet worden gecorrigeerd, vindt die correctie plaats door emissierechten uit de overeenkomstig artikel 3 quater, lid 6, van Richtlijn 2003/87/EG gereserveerde hoeveelheid emissierechten op te nemen of daaraan terug te geven.
2. Indien overeenkomstig lid 1 van dit artikel emissierechten uit de overeenkomstig artikel 3 quater, lid 6, van Richtlijn 2003/87/EG gereserveerde hoeveelheid emissierechten moeten worden gebruikt, maar deze niet meer beschikbaar zijn, wordt de correctie waarvoor extra emissierechten nodig zijn, niet uitgevoerd.

*Artikel 8***Zichtbaarheid**

Commerciële vliegtuigexploitanten die uit hoofde van deze verordening steun ontvangen, zijn verplicht:

- a) de bron van de steun te erkennen en ervoor te zorgen dat steun van de Unie zichtbaar is, met name wanneer zij het gebruik van alternatieve brandstoffen en de resultaten daarvan onder de aandacht brengen, door aan verschillende doelgroepen, waaronder passagiers, de media en het publiek, en in hun duurzaamheidsverklaringen en jaarverslagen coherente, doeltreffende en gerichte informatie te verstrekken;
- b) voor alle communicatie en kennisdeling, waaronder op passagierstickets en informatieborden op strategische, publiek zichtbare plaatsen, het label “(mede)gefinancierd door het EU-emissiehandelssysteem”, het embleem van de Unie en het steunbedrag te vermelden.

*Artikel 9***Inwerkingtreding**

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

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

Gedaan te Brussel, 6 februari 2025.

Voor de Commissie

De voorzitter

Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE

SUBCATEGORIEËN VAN IN AANMERKING KOMENDE LUCHTVAARTBRANDSTOFFEN

	Subcategorie van in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen	Rechtstreekse steun vanuit het EU-ETS overeenkomstig artikel 3 quater, lid 6, derde alinea, van Richtlijn 2003/87/EG ⁽¹⁾	Bijzonderheden
1	Hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong	95 %	Hernieuwbare drop-inbrandstoffen van niet-biologische oorsprong, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 36, van Richtlijn (EU) 2018/2001, die overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn zijn gecertificeerd
2	Gelijktijdig verwerkte hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong	95 %	Nevenproducten van een conventionele raffinaderij die hernieuwbare drop-inbrandstoffen van niet-biologische oorsprong zijn, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 36), van Richtlijn (EU) 2018/2001, en die overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn zijn gecertificeerd
3	Geavanceerde biobrandstoffen voor de luchtvaart	70 %	Biobrandstoffen die worden geproduceerd uit de in deel A van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen en die overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn zijn gecertificeerd
4	Geavanceerde gelijktijdig verwerkte brandstoffen	70 %	Nevenproducten van een conventionele raffinaderij die worden geproduceerd uit de in deel A van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen en die overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn zijn gecertificeerd
5	Hernieuwbare waterstof voor de luchtvaart	70 %	Hernieuwbare waterstof voor de luchtvaart zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 16, van Verordening (EU) 2023/2405
6	Biobrandstoffen voor de luchtvaart	50 %	Biobrandstoffen die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen en die overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn zijn gecertificeerd
7	Andere biobrandstoffen voor de luchtvaart	50 %	Biobrandstoffen die worden geproduceerd uit grondstoffen die niet in bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 worden vermeld, die niet uit voedsel- en voeder gewassen worden geproduceerd, en die overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn zijn gecertificeerd
8	Niet-fossiele koolstofarme waterstof voor de luchtvaart	50 %	Koolstofarme waterstof voor de luchtvaart, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 15), van Verordening (EU) 2023/2405, die niet afkomstig is van fossiele brandstoffen
9	Niet-fossiele koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstoffen	50 %	Koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstoffen, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 13), van Verordening (EU) 2023/2405, die niet afkomstig zijn van fossiele brandstoffen
10	Gelijktijdig verwerkte brandstoffen	50 %	Overeenkomstig artikel 30 van Richtlijn (EU) 2018/2001 gecertificeerde nevenproducten van een conventionele raffinaderij, met uitzondering van geavanceerde gelijktijdig verwerkte brandstoffen

⁽¹⁾ Steunpercentage tenzij de brandstof wordt getankt op een luchthaven als bedoeld in artikel 3 quater, lid 6, derde alinea, punt c), van Richtlijn 2003/87/EG, in welk geval het steunpercentage 100 % is.