

C/2025/1368

28.2.2025

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

betreffende de interpretatie en toepassing van een aantal wettelijke bepalingen van Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart)

(C/2025/1368)

Deze reeks veelgestelde vragen (FAQ's) verduidelijkt de interpretatie van sommige bepalingen van 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 (RFEUA) ⁽¹⁾.

De RFEUA heeft tot doel ervoor te zorgen dat het luchtvervoer voldoet aan de klimaatdoelstellingen van de Europese Unie (EU) voor 2030 en 2050 en een sleutelrol speelt bij de uitvoering van de Europese klimaatwet ⁽²⁾, met behoud van een gelijk speelveld op de interne markt.

In de RFEUA zijn geharmoniseerde regels vastgesteld inzake de levering en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen (Sustainable Aviation Fuels, SAF) in de EU. Luchtvaartbrandstofleveranciers moeten de luchtvaartmarkt voorzien van een minimaal aandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen en synthetische luchtvaartbrandstoffen (artikel 4 van de RFEUA), waarbij die aandelen mettertijd toenemen. Luchthavenbeheerders moeten de toegang tot SAF vergemakkelijken (artikel 6 van de RFEUA). Luchtvaartuigexploitanten die vanop Unieluchthavens vertrekken, moeten de luchtvaartbrandstof tanken die nodig is voor hun volledige vlucht, zodat buitensporige emissies als gevolg van extra gewicht worden vermeden en het risico op koolstoflekage als gevolg van brandstoftankingpraktijken tot een minimum wordt beperkt (artikel 5 van de RFEUA) ⁽³⁾.

Deze reeks veelgestelde vragen omvat verduidelijkingen met betrekking tot het toepassingsgebied van de RFEUA, de in aanmerking komende brandstoffen in het kader van de RFEUA, de rapportageverplichtingen, de verplichting om minimaal aandeel SAF te leveren, aspecten in verband met de handhaving van de RFEUA en het vluchtemissielabel ⁽⁴⁾, waarvoor aanvullende verduidelijkingen van de Commissie noodzakelijk werden geacht.

Belanghebbenden in de luchtvaart en onafhankelijke verificatie-instanties kunnen ook de mededeling van de Commissie met interpretatieve richtsnoeren over de toepassing van de in artikel 5 van de RFEUA ⁽⁵⁾ bedoelde vrijstellingen en het door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) gepubliceerde handboek voor luchtvaartuigexploitanten en verificatie-instanties ⁽⁶⁾ raadplegen.

Met deze reeks veelgestelde vragen wil de Commissie belanghebbenden een beter inzicht geven in de RFEUA en hen helpen voldoen aan de wettelijke vereisten van de RFEUA. De wettelijke verplichtingen van de artikelen 4, 5 en 6 en de rapportageverplichtingen van de artikelen 8 en 10 zijn van toepassing met ingang van 1 januari 2025.

⁽¹⁾ PB L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>.

⁽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⁾ Brandstoftanking betekent dat een luchtvaartuig meer luchtvaartbrandstof meeneemt dan nodig is voor zijn vlucht, zodat het niet of minder moet bijtanken op de luchthaven van bestemming.

⁽⁴⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2024/3170 van de Commissie van 18 december 2024 tot vaststelling van gedetailleerde bepalingen inzake het vrijwillig milieulabelsysteem voor de raming van de milieuprestaties van vluchten, vastgesteld overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad (Vluchtemissielabel) (PB L, 2024/3170, 31.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3170/oj).

⁽⁵⁾ Mededeling van de Commissie — Interpretatierichtsnoeren voor de toepassing van de uitzonderingen in artikel 5 van Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart) (PB C, C/2024/5997, 9.10.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/5997/oj>).

⁽⁶⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refueeu-aviation-digital-reporting-tool>.

De antwoorden op de veelgestelde vragen in deze mededeling verduidelijken de bepalingen van de toepasselijke wetgeving. De rechten en verplichtingen uit die wetgeving worden daarmee geenszins uitgebreid, noch krijgen de betrokken exploitanten en bevoegde autoriteiten extra eisen opgelegd. Deze veelgestelde vragen zijn enkel bedoeld om belanghebbenden te helpen bij de uitvoering van de relevante wettelijke bepalingen. De Commissie kan deze veelgestelde vragen waar nodig bijwerken.

Alleen het Hof van Justitie van de Europese Unie is bevoegd om het recht van de Europese Unie bindend uit te leggen. De zienswijzen in deze mededeling lopen niet vooruit op het standpunt dat de Commissie voor de Unierechter en de nationale rechter kan innemen.

Inhoudsopgave Bladzijde

Bladzijde

VRAGEN MET BETREKKING TOT HET TOEPASSINGSGEBIED VAN DE RFEUA	5
1. Welke luchthavens vallen onder het toepassingsgebied van de RFEUA?	5
2. Hoe kan een luchthaven ervoor kiezen om onder het toepassingsgebied van de RFEUA te vallen?	5
3. Welke luchtvaartuigexploitanten vallen onder het toepassingsgebied van de RFEUA?	5
4. Hoe worden luchtvaartuigexploitanten toegewezen aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten? Hoe komt de lijst tot stand?	6
5. Indien een luchtvaartuigexploitant of een Unieluchthaven niet is opgenomen in de gepubliceerde lijsten van de Commissie, betekent dit dan dat hij buiten het toepassingsgebied van de RFEUA valt?	6
6. Welke vluchten vallen onder het toepassingsgebied van de RFEUA?	7
7. Welke vluchten vallen buiten het toepassingsgebied van de RFEUA?	7
8. Hoe worden vluchten op basis van wetlease- en dryleaseovereenkomsten toegewezen aan een luchtvaartuigexploitant in het kader van de RFEUA?	7
9. Kan een partij SAF die bovenop de minimaandelen in één rapporteringsperiode wordt geleverd, worden overgedragen om te worden meegeteld voor de minimaandelen voor de volgende rapporteringsperiode?	8
10. Wie wordt volgens de definitie als “luchtvaartbrandstofleverancier” beschouwd?	8
11. Hoe worden luchtvaartbrandstofleveranciers toegewezen aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten?	9
12. Hoe kunnen hoeveelheden SAF binnen de EU worden geboekt? Indien een onderneming actief is in twee of meer landen, maar niet in alle landen, waar moet deze onderneming dan aan deze verplichtingen voldoen?	9
13. Mogen luchtvaartbrandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten verslag uitbrengen over de hoeveelheden in liter in plaats van ton?	10
VRAGEN OVER IN AANMERKING KOMENDE LUCHTVAARTBRANDSTOFFEN	10
14. Welke luchtvaartbrandstoffen tellen mee voor de minimaandelen SAF in het kader van de RFEUA?	10
15. Kunnen waterstof voor de luchtvaart en koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstoffen meetellen voor de minimaandelen voor zowel SAF als synthetische luchtvaartbrandstoffen in het kader van de RFEUA?	10
16. Wat is de energie-inhoud van luchtvaartbrandstoffen voor de berekening van de naleving van de minimaandelen in bijlage I wanneer waterstof voor de luchtvaart wordt meegeteld voor die aandelen, en voor de rapportage uit hoofde van artikel 10, punt e)?	10
17. Wat zijn de methoden voor de berekening van de levenscyclusemissies van koolstofarme luchtvaartbrandstoffen?	11
18. Welke soorten biobrandstoffen voor de luchtvaart tellen mee voor de minimaandelen SAF?	11
19. Legt de RFEUA een maximum op aan de hoeveelheid SAF die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij de richtlijn hernieuwbare energie vermelde grondstoffen?	11
20. Welke luchtvaartbrandstoffen worden beschouwd als “koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstoffen” in het kader van de RFEUA en hoe kan worden aangetoond dat een brandstof een koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstof is?	12
21. Hoe wordt het in artikel 4, lid 4, bedoelde maximum van 3 % berekend?	12
22. Valt vliegtuigbenzine (avgas) onder het toepassingsgebied van de RFEUA?	12
23. Kunnen in niet-EU-landen geproduceerde SAF meetellen voor de minimaandelen duurzame luchtvaartbrandstoffen in het kader van de RFEUA?	12

VRAGEN IN VERBAND MET RAPPORTAGEVERPLICHTINGEN	13
24. Welk jaar wordt gebruikt als referentiepunt voor de rapportage door luchtvaartbrandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten in het kader van de RFEUA?	13
25. Hoe wordt de naleving van de minimumaandelen SAF gecontroleerd tijdens de periode van het flexibiliteitsmechanisme?	13
26. Zijn luchtvaartuigexploitanten en luchtvaartbrandstofleveranciers verplicht een verslag voor 2024 in te dienen? Zullen er sancties worden opgelegd als deze rapportageverplichting niet wordt nagekomen?	13
27. Is de rapportageverplichting uit hoofde van artikel 10, punt d), van de RFEUA beperkt tot SAF of heeft deze betrekking op alle geleverde luchtvaartbrandstoffen?	14
28. Zijn luchtvaartbrandstofleveranciers verplicht het gehalte aan aromaten, naftalenen en zwavel opnieuw te testen op de luchthavens, of mogen zij vertrouwen op relevante certificaten?	14
VRAGEN IN VERBAND MET DE VERPLICHTINGEN OM MINIMUMAANDELEN SAF TE LEVEREN	14
29. Kunnen de lidstaten bestaande nationale verplichtingen inzake de levering of het gebruik van SAF handhaven of nieuwe verplichtingen vaststellen?	14
30. Hoe kunnen de lidstaten de uitrol van SAF op hun grondgebied ondersteunen zonder het EU-recht te schenden?	15
VRAGEN MET BETREKKING TOT DE HANDHAVING VAN DE RFEUA	15
31. Wie controleert of marktdeelnemers die onder het toepassingsgebied van de RFEUA vallen, aan hun respectieve verplichtingen voldoen?	15
32. Hoe worden de prijzen van luchtvaartuigbrandstof bepaald bij de berekening van boetes?	16
33. Hoe worden de boetes berekend voor luchtvaartuigexploitanten die hun tankverplichtingen uit hoofde van artikel 5, lid 1, van de RFEUA niet nakomen?	16
34. Wat gebeurt er met de inkomsten uit de boetes die worden opgelegd aan exploitanten die de RFEUA niet naleven?	16
35. Komt een geaccrediteerde onafhankelijke verificateur, als bedoeld in de EU-ETS-richtlijn, in aanmerking voor de verificatievereiste van artikel 8, lid 3, van de RFEUA?	16
VRAGEN MET BETREKKING TOT HET VLUCHTEMISSIELABEL (FEL)	17
36. Wat is het vluchtemissielabel (FEL) en wie kan er een aanvragen?	17
37. Kan een luchtvaartuigexploitant kiezen welke labels hij toont?	17
38. Hoe kan ik de door de EU geverifieerde vluchtemissies identificeren?	18

VRAGEN MET BETREKKING TOT HET TOEPASSINGSGEBIED VAN DE RFEUA

1. Welke luchthavens vallen onder het toepassingsgebied van de RFEUA?

De RFEUA is van toepassing op “Unieluchthavens” zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 1). Met het oog op de toepassing van de RFEUA kan een luchthaven voor een bepaalde verslagperiode (bv. 2025) als Unieluchthaven worden aangemerkt als hij in de EU is gelegen — met uitzondering van luchthavens in een ultraperifeer gebied (artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)) ⁽⁷⁾ — en in de vorige verslagperiode (bv. 2024) meer dan 800 000 passagiers of meer dan 100 000 ton vrachtverkeer had. Daarnaast kunnen luchthavens die (1) onder die drempels blijven of (2) in ultraperifere gebieden zijn gelegen, ervoor kiezen om onder het toepassingsgebied van de RFEUA te vallen en dus als Unieluchthavens te worden behandeld voor de toepassing van de RFEUA.

2. Hoe kan een luchthaven ervoor kiezen om onder het toepassingsgebied van de RFEUA te vallen?

Een luchthaven die door zijn ligging op een bepaald grondgebied van de EU niet in aanmerking komt als Unieluchthaven overeenkomstig artikel 3, punt 1), kan ervoor kiezen om als Unieluchthaven te worden behandeld en aan de RFEUA te worden onderworpen (artikel 2, lid 2).

Daartoe kan de luchthavenbeheerder een verzoek indienen bij de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de luchthaven is gelegen, of kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaat besluiten de luchthaven in kwestie als een Unieluchthaven te behandelen, na raadpleging van het beheersorgaan van de luchthaven overeenkomstig artikel 2, lid 2. De luchthaven in kwestie moet luchtvaartuigexploitanten toegang kunnen bieden tot luchtvaartbrandstoffen die een minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) bevatten; aan deze voorwaarde moet worden voldaan op het tijdstip van het verzoek of van het besluit van de lidstaat.

De lijst van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten wordt gepubliceerd op de website ReFuelEU Aviation - European Commission van de Commissie.

3. Welke luchtvaartuigexploitanten vallen onder het toepassingsgebied van de RFEUA?

De RFEUA is van toepassing op luchtvaartuigexploitanten zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 3). Dienovereenkomstig kan een exploitant voor de toepassing van de RFEUA voor een bepaalde rapporteringsperiode (bv. 2025) als luchtvaartuigexploitant worden aangemerkt als hij in de vorige verslagperiode (bv. 2024) meer dan 500 commerciële passagiersvluchten of meer dan 52 commerciële vrachtluchten vanaf Unieluchthavens heeft uitgevoerd. Daarnaast is er voor luchtvaartuigexploitanten onder die drempels of voor exploitanten van niet-commerciële vluchten de mogelijkheid om te kiezen voor het toepassingsgebied van de RFEUA (artikel 2, lid 3). In dat geval moet de luchtvaartuigexploitant zijn verzoek indienen bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat. De lijst van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten wordt voor informatiedoeleinden gepubliceerd op de website ReFuelEU Aviation - European Commission van de Commissie.

De RFEUA is van toepassing op zowel EU- als niet-EU-luchtvaartuigexploitanten die binnen het toepassingsgebied van de RFEUA vallen voor hun vluchten die vertrekken vanaf Unieluchthavens.

Nadere details over de vluchten die binnen en buiten het toepassingsgebied van de RFEUA vallen, zijn te vinden in punt 2.1 van de interpretatieve richtsnoeren van de Commissie over de toepassing van de in artikel 5 van de RFEUA bedoelde vrijstellingen.

⁽⁷⁾ https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/themes/outermost-regions_en.

4. Hoe worden luchtvaartuigexploitanten toegewezen aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten? Hoe komt de lijst tot stand?

Artikel 11, lid 5, van de RFEUA regelt hoe luchtvaartuigexploitanten aan hun administrerende lidstaat worden toegewezen. De aangewezen autoriteit of autoriteiten (zie artikel 11, lid 1, van de RFEUA) die verantwoordelijk is/zijn voor een bepaalde luchtvaartuigexploitant, wordt/worden vastgesteld overeenkomstig Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie ⁽⁸⁾. Wanneer een luchtvaartuigexploitant niet aan een lidstaat is toegewezen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie, worden de regels van artikel 18 bis van Richtlijn 2003/87/EC ⁽⁹⁾ gevolgd om de autoriteit te bepalen waaraan de luchtvaartuigexploitant moet worden toegewezen. Volgens deze regels wordt de luchtvaartuigexploitant toegewezen aan de lidstaat die zijn exploitatievergunning heeft verleend, en anders aan de lidstaat met de hoogste geschatte luchtvaartemissies van vluchten die door die luchtvaartuigexploitant in het basisjaar zijn uitgevoerd.

Daarom wordt elke luchtvaartuigexploitant die onder het toepassingsgebied van de RFEUA valt, toegewezen aan één lidstaat. Dankzij deze aanpak kunnen dezelfde luchtvaartuigexploitanten in het kader van de RFEUA en de EU-ETS-richtlijn aan dezelfde lidstaat worden toegewezen, waardoor de rapportageverplichtingen worden gestroomlijnd en de administratieve inspanningen in het kader van beide wetgevingen worden beperkt. Het is de bevoegdheid van de lidstaten om te beslissen over de interne organisatie van hun autoriteiten (zie artikel 11, lid 1, van de RFEUA).

De lijst van de bevoegde autoriteiten van elke lidstaat en de lijst van luchtvaartuigexploitanten die aan elke verantwoordelijke lidstaat zijn toegewezen, worden ter informatie bekendgemaakt op de website ReFuelEU Aviation - European Commission van de Commissie.

De lijst van luchtvaartuigexploitanten wordt opgesteld met steun van EUROCONTROL, op basis van de databank van de informatiedienst milieubeheer (EMIS, voorheen de ETS-ondersteuningsfaciliteit). Wanneer een lidstaat, een luchtvaartuigexploitant of een andere belanghebbende over bewijs beschikt dat er sprake kan zijn van een fout of een omissie in de lijst, moet hij zijn bevoegde nationale autoriteit en het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE) van de Commissie zo spoedig mogelijk op de hoogte brengen.

5. Indien een luchtvaartuigexploitant of een Unieluchthaven niet is opgenomen in de gepubliceerde lijsten van de Commissie, betekent dit dan dat hij buiten het toepassingsgebied van de RFEUA valt?

De lijsten van luchtvaartuigexploitanten en Unieluchthavens zijn bedoeld om de naleving van de in de RFEUA vastgestelde wettelijke verplichtingen te vergemakkelijken en kunnen als zodanig niet-limitatief zijn.

Alle luchtvaartuigexploitanten en Unieluchthavens die voldoen aan de voorwaarden van de RFEUA — met name de definities van artikel 3, leden 1 en 3, of die hebben gekozen voor het toepassingsgebied van de RFEUA — zijn onderworpen aan de verplichtingen van de RFEUA, ongeacht of zij al dan niet zijn opgenomen in de lijst die op de website ReFuelEU Aviation - European Commission van de Commissie is gepubliceerd. Met andere woorden, het is de verantwoordelijkheid van luchtvaartuigexploitanten die vluchten uitvoeren vanaf Unieluchthavens om te weten of zij in de lijst moeten worden opgenomen, d.w.z. of zij voldoen aan de in artikel 3, lid 3, van de RFEUA vermelde drempel. Het is ook de verantwoordelijkheid van de beheersorganen van op het grondgebied van de Unie gelegen luchthavens om te weten of zij in de lijst moeten worden opgenomen, d.w.z. of zij voldoen aan de in artikel 3, lid 1, van de RFEUA vermelde drempel. Indien zij niet in deze lijsten zijn opgenomen, moeten de luchtvaartuigexploitanten en de luchthavenbeheerders de bevoegde autoriteiten daarvan in kennis stellen, zodat zij aan de lijsten kunnen worden toegevoegd.

Luchtvaartbrandstofleveranciers zijn verantwoordelijk voor het identificeren van de Unieluchthavens waaraan zij in het kader van de RFEUA een aandeel SAF moeten leveren. Zij mogen zich niet alleen baseren op de door de Commissie gepubliceerde lijsten, die niet juridisch bindend zijn. Unieluchthavenbeheerders, luchtvaartuigexploitanten, luchtvaartbrandstofleveranciers en de bevoegde autoriteiten van de betrokken lidstaat moeten daarom constante en directe communicatiekanalen instandhouden en relevante informatie onderling delen.

⁽⁸⁾ Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie van 5 augustus 2009 betreffende de lijst van vliegtuigexploitanten die op of na 1 januari 2006 een in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, met specificatie van de administrerende lidstaat van elke vliegtuigexploitant (PB L 219 van 22.8.2009, blz. 1).

⁽⁹⁾ 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).

Luchthavenbeheerders moeten de bevoegde autoriteiten ervan in kennis stellen of hun luchthaven binnen het toepassingsgebied van de RFEUA valt. Deze informatie moet vervolgens worden meegedeeld aan luchtvaartuigexploitanten die vertrekken van en luchtvaartbrandstofleveranciers die actief zijn op deze Unieluchthavens. Ook in dit geval zijn de beheersorganen van luchthavens die onder het toepassingsgebied van de RFEUA vallen verantwoordelijk voor het doorgeven van deze informatie aan de relevante bevoegde autoriteiten, zodat de luchthaven in kwestie aan de lijst kan worden toegevoegd.

6. Welke vluchten vallen onder het toepassingsgebied van de RFEUA?

In artikel 3, lid 4, van de RFEUA is “commerciële vlucht” gedefinieerd als: “een vlucht die wordt uitgevoerd met het oog op het vervoer van passagiers, vracht of post tegen een vergoeding of huurprijs, met inbegrip van commerciële zakenvluchten”. De soorten vluchten worden nader toegelicht in overweging 17. Onderhouds-, herpositionerings- of ferryvluchten vallen onder het toepassingsgebied van artikel 3, lid 4, van de RFEUA, voor zover deze worden beschouwd als activiteiten die verband houden met de commerciële activiteiten van de luchtvaartuigexploitant. Vluchten die worden uitgevoerd in het kader van een openbardienstverplichting vallen eveneens binnen het toepassingsgebied van de RFEUA.

7. Welke vluchten vallen buiten het toepassingsgebied van de RFEUA?

Militaire vluchten en vluchten die uitsluitend worden gebruikt voor humanitaire activiteiten, repatriëring en terugkeer, vrijwillig of onder dwang, met inbegrip van overnames, opsporingsvluchten, redding, hulpverlening bij rampen of medische doeleinden, alsook voor douane-, politie- en brandbestrijdingsactiviteiten, zijn geen commerciële vluchten in de zin van artikel 3, punt 4), van de RFEUA, en zijn derhalve uitgesloten van het toepassingsgebied ervan (zie overweging 17). Staatsvluchten waarmee staatshoofden, regeringsleiders en ministers van derde landen worden vervoerd, zijn eveneens uitgesloten. Opleidingsvluchten (wanneer het louter niet-commerciële vluchten betreft) en circulaire vluchten (vertrekken en aankomen op dezelfde luchthaven zonder tussenstop) zijn eveneens uitgesloten.

Deze vluchten worden uitgevoerd in uitzonderlijke omstandigheden, die niet altijd op dezelfde manier kunnen worden gepland als gewone commerciële vluchten, en daarom zijn zij mogelijk niet altijd in staat te voldoen aan hun verplichtingen uit hoofde van de RFEUA.

In de praktijk kunnen uitgesloten vluchten worden geïdentificeerd aan de hand van de vrijstellingscode van het Central Route Charges Office (CRCO) van EUROCONTROL en/of het vluchtidentificatieveld in het operationele vluchtplan.

8. Hoe worden vluchten op basis van wetlease- en dryleaseovereenkomsten toegewezen aan een luchtvaartuigexploitant in het kader van de RFEUA?

Op grond van een wetleaseovereenkomst wordt een luchtvaartuig geëxploiteerd onder het Air Operator Certificate (AOC) van de leasegever (eigenaar van het luchtvaartuig), die verantwoordelijk blijft voor de staat en het onderhoud van het luchtvaartuig, ten gunste van de leasener (de entiteit die het luchtvaartuig leaset), die de effectieve zeggenschap over de vluchten behoudt. Voor de toepassing van de RFEUA wordt dus verondersteld dat de leasener de luchtvaartuigexploitant van die vlucht is en dat het vluchtplan normaliter de ICAO-aanduiding van de leasener zal bevatten.

Op grond van een dryleaseovereenkomst wordt een luchtvaartuig geëxploiteerd door de leasener, onder zijn AOC, en wordt de feitelijke zeggenschap over het luchtvaartuig doorgegeven aan de leasener. Derhalve mag ook in dit geval worden verondersteld dat, met het oog op de toepassing van de RFEUA, de leasener de luchtvaartuigexploitant is en dat de ICAO-aanduiding van de leasener in het vluchtplan moet worden vermeld.

Vluchten die in het kader van om het even welke leaseovereenkomst worden uitgevoerd, worden toegewezen aan de luchtvaartuigexploitant wiens roepnaam wordt gebruikt voor vluchtplanning en die vermeld is in het vluchtplan; in de meeste standaardgevallen zal dit de leasener zijn. Bijgevolg zullen luchtvaartuigexploitanten die leaseovereenkomsten hebben gesloten, ervoor moeten zorgen dat zij over de nodige commerciële regelingen beschikken om de vereiste informatie van de leasegever te verkrijgen, teneinde te voldoen aan hun verplichtingen uit hoofde van de RFEUA.

9. **Kan een partij SAF die bovenop de minimumaandelen in één rapporteringsperiode wordt geleverd, worden overgedragen om te worden meegeteld voor de minimumaandelen voor de volgende rapporteringsperiode?**

Om verstoringen van de Unieluchtvaartmarkt te vermijden, moet op alle Unieluchthavens een uniform minimumaandeel SAF worden geleverd. Daarom zijn in artikel 4, lid 1, van en bijlage I bij de RFEUA de jaarlijkse minimumaandelen SAF en synthetische luchtvaartbrandstoffen vastgesteld die door luchtvaartbrandstofleveranciers moeten worden geleverd. Het staat luchtvaartbrandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten echter vrij grotere hoeveelheden SAF te leveren en te gebruiken. Het doel van de RFEUA is ervoor te zorgen dat het verplichte minimumaandeel SAF op alle Unieluchthavens gelijk is (zie overweging 25).

De minimumaandelen SAF en synthetische luchtvaartbrandstoffen worden op jaarbasis berekend; het is daarom niet mogelijk om hoeveelheden SAF die bovenop het RFEUA-minimumaandeel zijn geleverd, van de ene rapporteringsperiode over te dragen naar de volgende.

Er zij op gewezen dat bij artikel 15, lid 1, van de RFEUA een flexibiliteitsmechanisme wordt ingevoerd, van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2034, dat luchtvaartbrandstofleveranciers toestaat luchtvaartbrandstof met een hoger aandeel SAF te leveren op bepaalde Unieluchthavens, ter compensatie van de levering van luchtvaartbrandstof met geen of een lager aandeel SAF op andere Unieluchthavens.

10. **Wie wordt volgens de definitie als “luchtvaartbrandstofleverancier” beschouwd?**

De RFEUA definieert de term “luchtvaartbrandstofleverancier” in artikel 3, punt 19), dat verband houdt met de definitie van “brandstofleverancier” in artikel 2, tweede alinea, punt 38), van Richtlijn (EU) 2018/2001⁽¹⁰⁾ (hierna “richtlijn hernieuwbare energie” genoemd). De juridische entiteiten in het kader van de RFEUA zijn derhalve de entiteiten die luchtvaartbrandstof aan de markt leveren op een Unieluchthaven en die brandstof langs een punt voeren waar accijns wordt geheven, of andere relevante juridische entiteiten die als zodanig door de lidstaten zijn geïdentificeerd op basis van de criteria van de richtlijn hernieuwbare energie, zoals door elk van hen in nationaal recht omgezet.

De lidstaten kunnen zich baseren op de uitvoering van hun nationale belastingwetgeving door de verwijzing in de definitie naar het “punt waar accijns wordt geheven” te gebruiken om entiteiten als leveranciers van luchtvaartbrandstof te identificeren. De definitie biedt de lidstaten ook enige flexibiliteit om te beslissen of andere relevante entiteiten als brandstofleveranciers kunnen worden beschouwd, met name wanneer geen accijns verschuldigd is of in naar behoren gemotiveerde gevallen.

De identificatie door de lidstaten van de luchtvaartbrandstofleveranciers is een absolute vereiste om te zorgen voor een goede handhaving van de RFEUA-verplichtingen en om te garanderen dat luchtvaartbrandstofleveranciers en e respectieve vrijwillige regelingen die zijn vastgesteld op grond van artikel 30 van de richtlijn hernieuwbare energie volledig worden opgenomen in de Uniedatabank voor biobrandstoffen (UDB)⁽¹¹⁾. De diensten van de Commissie publiceren een lijst van luchtvaartbrandstofleveranciers per lidstaat op de website ReFuelEU Aviation - European Commission van de Commissie. Deze actie wordt noodzakelijk geacht om de Europese markt voor luchtvaartbrandstof transparanter en duidelijker te maken.

Een luchtvaartbrandstofleverancier kan deel uitmaken van een groep ondernemingen onder één moedermaatschappij wanneer alle zustermaatschappijen een merk delen. Dezelfde definitie van luchtvaartbrandstofleverancier is ook van toepassing op deze gevallen. Indien een lidstaat een of meer luchtvaartbrandstofleveranciers die tot een dergelijke groep behoren, als afzonderlijke luchtvaartbrandstofleveranciers heeft aangemerkt en zij een afzonderlijk hoofdkantoor of een afzonderlijke statutaire zetel hebben die de voornaamste financiële en operationele controle over hun activiteiten uitoefent (d.w.z. een afzonderlijke “hoofdvestiging”), worden zij voor de toepassing van de RFEUA als onafhankelijke luchtvaartbrandstofleveranciers beschouwd.

⁽¹⁰⁾ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

⁽¹¹⁾ Overeenkomstig artikel 10 van de RFEUA moeten luchtvaartbrandstofleveranciers uiterlijk op 14 februari van elk rapporteringsjaar bepaalde relevante informatie met betrekking tot elke rapporteringsperiode melden aan de hand van de in artikel 31 bis van de richtlijn hernieuwbare energie bedoelde Uniedatabank voor biobrandstoffen. Klik onder FAQ - UDB - Union Database for Biofuels Info-site - EC Public Wiki voor veelgestelde vragen over de Uniedatabank voor biobrandstoffen.

11. Hoe worden luchtvaartbrandstofleveranciers toegewezen aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten?

De lidstaat die verantwoordelijk is voor een bepaalde luchtvaartbrandstofleverancier is de lidstaat waar de luchtvaartbrandstofleverancier zijn hoofdvestiging heeft, overeenkomstig artikel 11, lid 7, en artikel 3, punt 21), van de RFEUA. In artikel 3, punt 21), van de RFEUA is "hoofdvestiging" gedefinieerd als "het hoofdkantoor of de statutaire zetel van een leverancier van luchtvaartbrandstoffen in de lidstaat waar de voornaamste financiële en operationele controle over de luchtvaartbrandstofleverancier wordt uitgeoefend". De lidstaten kunnen zich baseren op de nationale maatregelen tot omzetting van de richtlijn hernieuwbare energie om luchtvaartbrandstofleveranciers te identificeren; De lidstaten kunnen nationale dochterondernemingen derhalve beschouwen als luchtvaartbrandstofleveranciers die op hun grondgebied actief zijn, indien zij een afzonderlijk hoofdkantoor of een afzonderlijke statutaire zetel hebben en aldaar de voornaamste financiële en operationele controle over hun activiteiten uitoefenen. Er zij op gewezen dat de RFEUA luchtvaartbrandstofleveranciers niet verbiedt om in twee of meer lidstaten actief te zijn.

Volgens artikel 11, lid 7, zijn alleen de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar de luchtvaartbrandstofleverancier zijn hoofdvestiging heeft, verantwoordelijk voor de desbetreffende luchtvaartbrandstofleverancier, zelfs indien hij in twee of meer lidstaten actief is. Krachtens artikel 11, lid 3, moeten de lidstaten samenwerken om ervoor te zorgen dat specifieke luchtvaartbrandstofleveranciers worden toegewezen aan de passende bevoegde autoriteiten in het kader van de RFEUA.

In artikel 11, lid 8, is bepaald dat, voor luchtvaartbrandstofleveranciers waarvan de hoofdvestiging niet in een lidstaat ligt, de verantwoordelijke lidstaat de lidstaat is waarin de luchtvaartbrandstofleverancier de meeste luchtvaartbrandstof heeft geleverd in 2023 of in het eerste jaar waarin hij luchtvaartbrandstof in de Unie heeft geleverd, indien dat later is. De lidstaten moeten de nodige informatie opvragen bij de luchtvaartbrandstofleveranciers die op hun grondgebied luchtvaartbrandstof leveren en die onder die bepaling kunnen vallen. Luchtvaartbrandstofleveranciers kunnen bij hun bevoegde autoriteiten ook een met redenen omkleed verzoek indienen om opnieuw te worden toegewezen aan een andere lidstaat.

12. Hoe kunnen hoeveelheden SAF binnen de EU worden geboekt? Indien een onderneming actief is in twee of meer landen, maar niet in alle landen, waar moet deze onderneming dan aan deze verplichtingen voldoen?

De RFEUA belet luchtvaartbrandstofleveranciers niet om in verschillende lidstaten actief te zijn. Overeenkomstig artikel 4, lid 1, van de RFEUA zijn luchtvaartbrandstofleveranciers de marktdeelnemers die verplicht zijn een minimumaandeel SAF te leveren op Unieluchthavens. Elke luchtvaartbrandstofleverancier die op Unieluchthavens actief is, moet in de Uniedatabank voor biobrandstoffen worden opgenomen en verslag uitbrengen over zijn verplichtingen zoals beschreven in artikel 10 van de RFEUA. Wanneer de lidstaten bepalen welke luchtvaartbrandstofleveranciers op hun Unieluchthavens actief zijn, moet dit helpen om precies te bepalen op welke Unieluchthavens aan deze verplichtingen moet worden voldaan; het is echter strikt de verantwoordelijkheid van de luchtvaartbrandstofleveranciers om de toepasselijke regels na te leven en hun verplichtingen uit hoofde van de RFEUA correct vast te stellen.

Tijdens de in artikel 15, lid 1, bedoelde flexibiliteitsperiode, namelijk van 2025 tot en met 2034, kunnen luchtvaartbrandstofleveranciers besluiten het minimumaandeel SAF als gewogen gemiddelde te leveren voor alle luchtvaartbrandstof die zij leveren op alle Unieluchthavens waar zij actief zijn, bv. op slechts één of een beperkt aantal luchthavens in de Unie.

Luchtvaartbrandstofleveranciers moeten voldoen aan hun leveringsverplichtingen op alle Unieluchthavens waar zij actief zijn. Indien een bepaalde luchtvaartbrandstofleverancier in twee of meer verschillende lidstaten actief is, moet hij voldoen aan zijn totale leveringsverplichtingen in beide of alle betrokken lidstaten.

Tijdens de overgangsperiode waarin het flexibiliteitsmechanisme van artikel 15, lid 1, van kracht is, kan de luchtvaartbrandstofleverancier besluiten de geaggregeerde hoeveelheid van zijn leveringsverplichtingen op luchthavens in slechts één van die twee of meer lidstaten na te komen en aldus SAF als gewogen gemiddelde te leveren voor alle luchtvaartbrandstof die hij in de Unie heeft geleverd.

13. Mogen luchtvaartbrandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten verslag uitbrengen over de hoeveelheden in liter in plaats van ton?

In de artikelen 8 en 10 van de RFEUA wordt uitdrukkelijk verwezen naar de meeteenheden voor de rapportage van de hoeveelheden, die worden uitgedrukt in ton. Luchtvaartbrandstofleveranciers die andere meeteenheden (bv. liter) gebruiken in hun systeem voor de planning van bedrijfsmiddelen, moeten de hoeveelheden omrekenen naar ton voor de RFEUA-rapportage. Om een consistente aanpak te waarborgen, kunnen luchtvaartbrandstofleveranciers hun waarden omrekenen op basis van de werkelijke brandstofdichtheid of de standaardbrandstofdichtheid, zoals uiteengezet in Uitvoeringsverordening (EU) 2018/2066. Overeenkomstig artikel 53, lid 5, van die uitvoeringsverordening is de standaard-omrekeningswaarde 0,8 kg/l.

VRAGEN OVER IN AANMERKING KOMENDE LUCHTVAARTBRANDSTOFFEN

14. Welke luchtvaartbrandstoffen tellen mee voor de minimaandelen SAF in het kader van de RFEUA?

In artikel 3, punt 7), van de RFEUA worden drie soorten “SAF” gedefinieerd, namelijk synthetische luchtvaartbrandstoffen, biobrandstoffen voor de luchtvaart en luchtvaartbrandstoffen op basis van hergebruikte koolstof, zoals respectievelijk gedefinieerd in artikel 3, punten 12), 8) en 9). Krachtens artikel 4, lid 1, van de RFEUA moeten luchtvaartbrandstofleveranciers ervoor zorgen dat alle luchtvaartbrandstof die op elke Unieluchthaven aan luchtvaartuigexploitanten ter beschikking wordt gesteld, een minimumaandeel SAF bevat. In artikel 4, lid 1, tweede alinea, van de RFEUA is bepaald welke andere soorten luchtvaartbrandstoffen kunnen meetellen voor het minimumaandeel SAF, namelijk hernieuwbare waterstof voor de luchtvaart, koolstofarme waterstof voor de luchtvaart en synthetische koolstofarme luchtvaartbrandstoffen, zoals gedefinieerd in respectievelijk artikel 3, punten 16), 15) en 13). Deze extra luchtvaartbrandstoffen moeten, wanneer zij worden gebruikt, zowel in de teller (in aanmerking komende luchtvaartbrandstoffen) als in de noemer (alle geleverde luchtvaartbrandstof) in aanmerking worden genomen.

15. Kunnen waterstof voor de luchtvaart en koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstoffen meetellen voor de minimaandelen voor zowel SAF als synthetische luchtvaartbrandstoffen in het kader van de RFEUA?

Ja. Op grond van artikel 4, lid 1, tweede alinea, van de RFEUA kunnen hernieuwbare waterstof voor de luchtvaart, koolstofarme waterstof voor de luchtvaart en synthetische koolstofarme luchtvaartbrandstoffen die voldoen aan de respectieve definities van artikel 3, meetellen voor het minimumaandeel van zowel SAF als synthetische luchtvaartbrandstoffen die op luchthavens in de Unie moeten worden geleverd. Deze luchtvaartbrandstoffen moeten zowel in de teller (in aanmerking komende brandstoffen) als in de noemer (alle geleverde luchtvaartbrandstof) in aanmerking worden genomen.

16. Wat is de energie-inhoud van luchtvaartbrandstoffen voor de berekening van de naleving van de minimaandelen in bijlage I wanneer waterstof voor de luchtvaart wordt meegeteld voor die aandelen, en voor de rapportage uit hoofde van artikel 10, punt e)?

Voor de berekening van de naleving van de minimaandelen in bijlage I en de rapportage uit hoofde van artikel 10, punt e), moeten luchtvaartbrandstofleveranciers, wanneer waterstof voor de luchtvaart beschikbaar wordt gesteld aan luchtvaartuigexploitanten op Unieluchthavens, zich baseren op de waarden voor de energie-inhoud, zoals gedefinieerd in artikel 4, lid 2, punt a). De waarden voor de energie-inhoud van alle relevante luchtvaartbrandstoffen zijn de waarden bedoeld in artikel 27, lid 2, punten g) en h), van en bijlage III bij de richtlijn hernieuwbare energie of in relevante internationale luchtvaarnormen, voor brandstoffen die niet in die bijlage zijn opgenomen. In bijlage III bij de richtlijn hernieuwbare energie wordt de volgende energie-inhoud gedefinieerd:

- 43 MJ/kg voor reactiemotorbrandstof uit niet-hernieuwbare bronnen en voor gelijktijdig verwerkte olie (die in een raffinaderij gelijktijdig met fossiele brandstoffen wordt verwerkt) op basis van biomassa of gepyrolyseerde biomassa, te gebruiken ter vervanging van reactiemotorbrandstof;
- 44 MJ/kg voor Fischer-Tropschreactiemotorbrandstof (een synthetische koolwaterstof of een mengsel van synthetische koolwaterstoffen, geproduceerd uit biomassa, ter vervanging van reactiemotorbrandstof) en voor waterstofbehandelde (thermochemisch met waterstof behandelde) olie uit biomassa, ter vervanging van reactiemotorbrandstof, en
- 120 MJ/kg voor waterstof uit hernieuwbare en niet-hernieuwbare bronnen.

Overeenkomstig artikel 27, lid 4, van de richtlijn hernieuwbare energie kan de Commissie bijlage III herzien om vervoersbrandstoffen en hun energie-inhoud, zoals vermeld in die bijlage, aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

17. Wat zijn de methoden voor de berekening van de levenscyclusemissies van koolstofarme luchtvaart-brandstoffen?

In artikel 3, punten 13) en 15), van de RFEUA wordt verwezen naar het relevante Unierecht dat de methoden voor de beoordeling van levenscyclusemissiereducties van koolstofarme luchtvaartbrandstoffen bevat. Dergelijke methoden zullen worden vastgesteld in de gasrichtlijn ⁽¹²⁾, die het kader vormt voor de beoordeling van broeikasgasemissiereducties door koolstofarme brandstoffen. Voor dergelijke brandstoffen is een minimale drempelwaarde voor de reductie van de levenscyclusemissies van 70 % vereist.

Hoewel de gasrichtlijn geen exacte methode voor de berekening van deze broeikasgasemissiereducties bevat, schrijft ze in artikel 9, lid 5, voor dat de Commissie uiterlijk op 5 augustus 2025 een gedelegeerde handeling moet publiceren waarin de methode voor de berekening van de broeikasgasemissiereducties door koolstofarme brandstoffen wordt omschreven. De overeenkomstig de gasrichtlijn vastgestelde methode en de bijbehorende certificering zullen van toepassing zijn op koolstofarme luchtvaartbrandstoffen, met inbegrip van synthetische koolstofarme luchtvaartbrandstoffen en koolstofarme waterstof voor de luchtvaart, die binnen het toepassingsgebied van de RFEUA vallen.

18. Welke soorten biobrandstoffen voor de luchtvaart tellen mee voor de minimumaandelen SAF?

In artikel 3, punt 8), van de RFEUA is uiteengezet welke soorten biobrandstoffen voor de luchtvaart kunnen worden beschouwd als SAF; deze soorten biobrandstoffen voor de luchtvaart moeten voldoen aan de duurzaamheidseisen van de richtlijn hernieuwbare energie, met name de duurzaamheids- en broeikasgasemissiereductiecriteria die zijn vastgesteld in artikel 29 van de richtlijn hernieuwbare energie, en moeten worden gecertificeerd overeenkomstig artikel 30 van de richtlijn hernieuwbare energie.

Biobrandstoffen voor de luchtvaart moeten aan verschillende voorwaarden voldoen om in aanmerking te komen. In grote lijnen zijn er twee soorten biobrandstoffen voor de luchtvaart die meetellen voor het minimumaandeel SAF in het kader van de RFEUA: biobrandstoffen voor de luchtvaart die worden geproduceerd uit de in bijlage IX bij de richtlijn hernieuwbare energie vermelde grondstoffen, en biobrandstoffen voor de luchtvaart die worden geproduceerd uit grondstoffen die niet zijn opgenomen in bijlage IX bij de richtlijn hernieuwbare energie en niet specifiek zijn uitgesloten. Wat deze laatste soort betreft, moeten biobrandstoffen voor de luchtvaart die worden geproduceerd uit bepaalde in artikel 4, lid 5, van de RFEUA vermelde soorten grondstoffen, worden uitgesloten van de berekening van de minimumaandelen SAF (d.w.z. voedsel- en voedergewassen, tussengewassen, palmvetzuurdistillaten, van palm en soja afgeleide materialen, en soapstock en derivaten daarvan). Dit geldt echter niet voor grondstoffen die zijn uitgesloten krachtens de RFEUA, maar die zijn opgenomen in bijlage IX bij de richtlijn hernieuwbare energie, onder de in die bijlage vermelde voorwaarden. Dit is bijvoorbeeld het geval voor "effluenten van palmoliefabrieken en palmtrossen", alsook voor "tussengewassen, zoals vanggewassen en die worden geteeld in gebieden waar de productie van voedsel- en voedergewassen vanwege een korte vegetatieperiode beperkt is tot één oogst en op voorwaarde dat het gebruik ervan de vraag naar extra grond niet aanwakkert, en mits het gehalte aan organisch materiaal in de bodem gehandhaafd blijft, wanneer deze worden gebruikt voor de productie van biobrandstoffen voor de luchtvaartsector", die zijn opgenomen in deel A van bijlage IX bij de richtlijn hernieuwbare energie en derhalve in aanmerking komen voor de minimumaandelen SAF.

19. Legt de RFEUA een maximum op aan de hoeveelheid SAF die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij de richtlijn hernieuwbare energie vermelde grondstoffen?

Nee. De RFEUA legt geen maximum op aan de hoeveelheid SAF geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij de richtlijn hernieuwbare energie vermelde grondstoffen die meetellen voor de minimumaandelen SAF in het kader van de RFEUA.

⁽¹²⁾ Richtlijn (EU) 2024/1788 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markten voor hernieuwbaar gas, aardgas en waterstof, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2023/1791 en tot intrekking van Richtlijn 2009/73/EG (PB L, 2024/1788, 15.7.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1788/oj>),

20. Welke luchtvaartbrandstoffen worden beschouwd als “koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstoffen” in het kader van de RFEUA en hoe kan worden aangetoond dat een brandstof een koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstof is?

“Koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstoffen” zijn in artikel 3, punt 13), van de RFEUA gedefinieerd als luchtvaartbrandstoffen van niet-biologische oorsprong, waarvan de energie-inhoud afkomstig is van niet-fossiele koolstofarme waterstof en die voldoen aan de drempelwaarde van 70 % voor de reductie van de levenscyclusemissies en de methoden om de reductie van de levenscyclusemissies te meten overeenkomstig het toepasselijke Unierecht. Aangezien de beschikbare technologische opties voor de productie van dergelijke luchtvaartbrandstoffen momenteel beperkt zijn tot luchtvaartbrandstoffen die worden geproduceerd uit koolstofarme waterstof op basis van elektriciteit, kunnen luchtvaartbrandstoffen die worden geproduceerd uit niet-hernieuwbare elektriciteit en die in aanmerking komen als “koolstofarme brandstoffen” in de zin van de gasrichtlijn, worden beschouwd als koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstoffen. Om aan te tonen dat een luchtvaartbrandstof een koolstofarme synthetische luchtvaartbrandstof is, kan worden gebruikgemaakt van het certificeringskader van artikel 9 van de gasrichtlijn.

21. Hoe wordt het in artikel 4, lid 4, bedoelde maximum van 3 % berekend?

Bij artikel 4, lid 4, van de RFEUA wordt de maximaal in aanmerking komende hoeveelheid van bepaalde soorten biobrandstoffen voor de luchtvaart die mag worden meegeteld voor de minimumaandelen SAF, beperkt tot 3 %. Dit maximum van 3 % wordt berekend op de totale hoeveelheid luchtvaartbrandstof die tijdens de rapporteringsperiode door de luchtvaartbrandstofleveranciers is geleverd, niet op de totale hoeveelheid SAF.

De biobrandstoffen voor de luchtvaart waarop dit maximum van toepassing is, zijn andere biobrandstoffen voor de luchtvaart dan die welke worden geproduceerd uit in bijlage IX bij de richtlijn hernieuwbare energie vermelde grondstoffen.

22. Valt vliegtuigbenzine (avgas) onder het toepassingsgebied van de RFEUA?

De RFEUA heeft in de eerste plaats betrekking op luchtvaartturbinebrandstoffen (zie overweging 17). Op basis van de definitie van luchtvaartbrandstof in artikel 3, punt 6), van de RFEUA, zou vliegtuigbenzine (avgas), als drop-inbrandstof voor de luchtvaart, echter wel degelijk onder deze definitie vallen.

Op grond van de technische veiligheidsnormen is het momenteel echter niet toegestaan SAF te vermengen met avgas. De bestaande internationale normen voor luchtvaartbrandstof staan alleen het bijmengen van SAF toe in het geval van turbinemotoren. Deze beperking wordt erkend in overweging 18.

Er zijn echter geen belemmeringen voor de toepassing van artikel 5, lid 1, van de RFEUA op luchtvaartuigen met zuigermotoren, wanneer het desbetreffende luchtvaartuig wordt gebruikt voor commerciële vluchten die worden uitgevoerd door een luchtvaartuigexploitant die binnen het toepassingsgebied van de RFEUA valt. Andere verplichtingen uit hoofde van de RFEUA, zoals de in artikel 8 vastgestelde rapportageverplichtingen voor luchtvaartuigexploitanten, zijn ook van toepassing op deze soorten luchtvaartuigen.

Bijgevolg zijn de verplichtingen inzake het tanken van luchtvaartbrandstof uit hoofde van artikel 5, lid 1, van de RFEUA van toepassing op avgas wanneer het luchtvaartuig wordt gebruikt voor commerciële vluchten die worden uitgevoerd door een luchtvaartuigexploitant die binnen het toepassingsgebied van de RFEUA valt (d.w.z. boven de in artikel 3, punt 3), van de RFEUA vastgestelde drempels, vertrekkende vanaf een Unieluchthaven). Anderzijds mogen de verplichtingen voor luchtvaartbrandstofleveranciers om een minimumaandeel SAF te leveren niet van toepassing zijn op avgas totdat het technisch mogelijk is deze te mengen met conventionele luchtvaartbrandstoffen overeenkomstig de relevante veiligheidsnormen.

In dezelfde geest moeten luchtvaartbrandstofleveranciers van avgas verslag uitbrengen over hun leveringen overeenkomstig artikel 10 van de RFEUA; zij moeten met name de informatie rapporteren die is vastgesteld in punt a), dat betrekking heeft op conventionele luchtvaartbrandstoffen, en in punt d), voor zover gegevens beschikbaar zijn op basis van de bestaande brandstofkwaliteitscertificaten. De reden hiervoor is dat, wat de rapportage over de kwaliteit van luchtvaartbrandstof betreft, de componenten die op grond van artikel 10, punt d), moeten worden gerapporteerd, doorgaans niet worden gemeten of gerapporteerd in de brandstofkwaliteitscertificaten van dit type brandstof, en als dusdanig niet kunnen worden opgevraagd.

23. Kunnen in niet-EU-landen geproduceerde SAF meetellen voor de minimumaandelen duurzame luchtvaartbrandstoffen in het kader van de RFEUA?

Ja. De luchtvaartbrandstofleverancier kan voldoen aan zijn verplichtingen om SAF in het kader van de RFEUA op Unieluchthavens te leveren door SAF te leveren die in de EU of in derde landen zijn geproduceerd. In beide gevallen moeten de SAF voldoen aan de relevante criteria inzake duurzaamheid en levenscyclusemissiereductie en worden gecertificeerd zoals uiteengezet in de RFEUA.

VRAGEN IN VERBAND MET RAPPORTAGEVERPLICHTINGEN

24. Welk jaar wordt gebruikt als referentiepunt voor de rapportage door luchtvaartbrandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten in het kader van de RFEUA?

In artikel 3, punt 22), wordt het “rapportagejaar” gedefinieerd en in artikel 3, punt 23), de “rapportageperiode”. Het rapportagejaar is het jaar waarin verslagen moeten worden ingediend (bijvoorbeeld van 1 januari tot en met 31 december 2026) met betrekking tot de rapportageperiode (1 januari tot en met 31 december 2025), dat wil zeggen het jaar waarin de verplichting werd nagekomen en gemonitord.

Overeenkomstig de artikelen 8 en 10 moeten luchtvaartuigexploitanten en luchtvaartbrandstofleveranciers hun rapportageverplichtingen met betrekking tot een “bepaalde rapportageperiode” uiterlijk op 31 maart respectievelijk 14 februari van een bepaald jaar nakomen.

Luchtvaartuigexploitanten en luchtvaartbrandstofleveranciers moeten derhalve hun rapportageverplichtingen nakomen in het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het verslag wordt ingediend.

25. Hoe wordt de naleving van de minimumaandelen SAF gecontroleerd tijdens de periode van het flexibiliteitsmechanisme?

In de periode van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2034 wordt, overeenkomstig artikel 15, lid 1, van de RFEUA, de naleving van het minimumaandeel SAF door een luchtvaartbrandstofleverancier geverifieerd op basis van het gewogen gemiddelde van alle luchtvaartbrandstof die wordt geleverd op alle Unieluchthavens waar die luchtvaartbrandstofleverancier actief is, voor elke rapporteringsperiode. Deze Unieluchthavens kunnen zich in een of meer lidstaten bevinden als de luchtvaartbrandstofleverancier dergelijke luchtvaartbrandstoffen in meer dan één lidstaat levert.

Na die periode moet voor elke luchtvaartbrandstofleverancier op elke Unieluchthaven worden gecontroleerd of hij voldaan heeft aan het minimumaandeel SAF.

26. Zijn luchtvaartuigexploitanten en luchtvaartbrandstofleveranciers verplicht een verslag voor 2024 in te dienen? Zullen er sancties worden opgelegd als deze rapportageverplichting niet wordt nagekomen?

De RFEUA bevat een gefaseerd tijdschema voor de uitvoering. De rapportageverplichtingen voor luchtvaartbrandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten, zoals uiteengezet in de artikelen 8 en 10 van de RFEUA, zijn van toepassing met ingang van 1 januari 2025 (artikel 18).

2024 was echter het eerste jaar waarin de RFEUA van toepassing was, en het jaar waarin alle relevante voorbereidende stappen vóór het begin van de leveringsverplichtingen moesten worden genomen. Zo moesten de relevante marktdeelnemers worden geïdentificeerd en moesten de Commissie, het EASA en de lidstaten de nodige rapportageprocessen en -instrumenten opzetten. De rapporteringsperiode 2024 was daarom een voorbereidende fase voor de daaropvolgende volledige toepassing van de verplichtingen met betrekking tot de levering van luchtvaartbrandstof met bijgemengde SAF, en het gebruik van luchtvaartbrandstof, en voor Unieluchthavens om de toegang tot SAF te vergemakkelijken. Luchtvaartuigexploitanten en luchtvaartbrandstofleveranciers zijn verplicht verslag uit te brengen over die periode, respectievelijk uiterlijk op 31 maart 2025 en 14 februari 2025.

De lidstaten kunnen sancties opleggen voor niet-naleving van de rapportageverplichtingen uit hoofde van de artikelen 8 en 10 van de RFEUA, d.w.z. als de informatie met betrekking tot 2024 niet wordt gerapporteerd in 2025. Aangezien dit eerste rapportagejaar echter geen verband houdt met een van de materiële verplichtingen van de artikelen 4, 5 en 6, kan het als evenredig worden beschouwd dat de lidstaten een milde aanpak hanteren wanneer geen of onvolledige verslagen worden ingediend voor 2024.

Het is echter noodzakelijk dat marktdeelnemers die onder het toepassingsgebied van de RFEUA vallen, samenwerken met de Commissie, het EASA en de lidstaten om de rapportageregelingen op te zetten, teneinde de vlotte uitvoering van de RFEUA met ingang van 1 januari 2025 te waarborgen.

Krachtens artikel 12, lid 1, van de RFEUA moeten de lidstaten de respectieve regels vaststellen inzake sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de RFEUA, en moeten zij de Commissie uiterlijk eind 2024 van deze regels in kennis stellen. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn, waarbij met name rekening moet worden gehouden met de aard, duur, herhaling en ernst van de inbreuk.

27. Is de rapportageverplichting uit hoofde van artikel 10, punt d), van de RFEUA beperkt tot SAF of heeft deze betrekking op alle geleverde luchtvaartbrandstoffen?

De rapportageverplichting uit hoofde van artikel 10, punt d), van de RFEUA heeft betrekking op alle luchtvaartbrandstoffen die aan Unieluchthavens worden geleverd, met inbegrip van conventionele luchtvaartbrandstoffen. In overweging 30 wordt uitgelegd dat luchtvaartbrandstofleveranciers aan het Agentschap en de bevoegde autoriteiten verslag moeten uitbrengen over het gehalte aan aromaten, naftalenen en zwavel van de geleverde luchtvaartbrandstoffen.

28. Zijn luchtvaartbrandstofleveranciers verplicht het gehalte aan aromaten, naftalenen en zwavel opnieuw te testen op de luchthavens, of mogen zij vertrouwen op relevante certificaten?

Het is niet nodig luchtvaartbrandstoffen opnieuw te testen op het gehalte aan aromaten, naftalenen en zwavel in de partij luchtvaartbrandstof die op de luchthaven wordt geleverd om te voldoen aan de verplichtingen die voortvloeien uit artikel 10, punt d), van de RFEUA.

Dit zou leiden tot extra administratieve lasten en kosten voor luchtvaartbrandstofleveranciers en luchtvaartuigexploitanten. Bovendien zou dit onnodige gevolgen hebben voor de capaciteit van de laboratoriumtestfaciliteiten in de EU. In overweging 30 is dit als volgt uitgelegd: "Bij het rapporteren van die informatie zouden luchtvaartbrandstofleveranciers zich kunnen baseren op door brandstofproducenten en mengers verstrekte certificaten inzake de kwaliteit van brandstof die voldoen aan de internationale brandstofkwaliteitsnormen." Het kan onder meer gaan om kwaliteitscertificaten of analysecertificaten.

VRAGEN IN VERBAND MET DE VERPLICHTINGEN OM MINIMUMAANDELEN SAF TE LEVEREN

29. Kunnen de lidstaten bestaande nationale verplichtingen inzake de levering of het gebruik van SAF handhaven of nieuwe verplichtingen vaststellen?

EU-verordeningen hebben een algemene strekking, zijn verbindend in al hun onderdelen en zijn rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat, overeenkomstig artikel 288 VWEU. De inwerkingtreding van de RFEUA vervangt alle nationale wetgeving betreffende de levering en/of het gebruik van SAF in de EU, met als automatisch gevolg dat die wetgeving niet meer van toepassing is. Dit verbod op nationale verplichtingen met betrekking tot SAF vloeit voort uit een van de meest fundamentele beginselen van het EU-recht: de voorrang van het Unierecht.

Deze rechtstreekse toepasselijkheid houdt verband met de algemene doelstelling van de RFEUA, namelijk de instandhouding van een gelijk speelveld op de interne luchtvaartmarkt. Op grond van het in het VEU neergelegde beginsel van loyale samenwerking moeten de lidstaten ook nationale maatregelen intrekken die direct of indirect verplichtingen opleggen aan leveranciers van luchtvaartbrandstof met betrekking tot aanvullende of parallelle verplichtingen met betrekking tot SAF, met inbegrip van die welke verder gaan dan wat in de RFEUA is vastgesteld, zowel wat betreft de duur (met eerdere begin- of latere einddatum) als wat betreft de verplichtingen (minimumaandelen SAF).

Dit verbod geldt voor op zichzelf staande wetten, nationale maatregelen ter omzetting van richtlijnen of andere mogelijke nationale maatregelen. De lidstaten moeten er met name rekening mee houden dat de uitvoering van nationale maatregelen tot omzetting van de richtlijn hernieuwbare energie niet mag leiden tot directe of indirecte verplichtingen voor leveranciers van luchtvaartbrandstof voor wat betreft de levering of het gebruik van extra aandelen SAF.

Bijgevolg mogen de lidstaten geen wetgeving vaststellen waarbij leveranciers van luchtvaartbrandstof direct of indirect worden verplicht om vanaf 1 januari 2025 een ander minimumaandeel SAF en synthetische luchtvaartbrandstoffen te leveren dan het minimumaandeel dat in het kader van de RFEUA is vastgesteld.

De lidstaten mogen evenmin wetten vaststellen waarbij, met ingang van 1 januari 2025, aan luchtvaartuigexploitanten directe of indirecte verplichtingen tot het tanken van SAF of luchtvaartbrandstof worden opgelegd die verder gaan dan de verplichtingen die zijn vastgesteld in het kader van de RFEUA.

30. Hoe kunnen de lidstaten de uitrol van SAF op hun grondgebied ondersteunen zonder het EU-recht te schenden?

De RFEUA verbiedt de lidstaten om nationale SAF-maatregelen van welke aard ook te hebben, hetzij op grond van op zichzelf staande nationale wetgeving, hetzij krachtens nationale maatregelen tot omzetting van EU-richtlijnen, maar dit belet de lidstaten niet om financiële en beleidsmaatregelen te ontwikkelen (zie overweging 26). De lidstaten mogen met name initiatieven nemen die bijdragen tot risicobeperking en investeringen in productie-installaties voor SAF faciliteren, enz. Deze mogelijke flankerende maatregelen - die door de Commissie worden ondersteund en aangemoedigd, voor zover ze verenigbaar zijn met de EU-wetgeving - zijn samenhangend met de algemene doelstellingen van de Europese klimaatwet, aangezien alle sectoren moeten bijdragen tot deze transitie, en in overeenstemming met de geest van de RFEUA (overweging 26).

Overeenkomstig artikel 12, lid 10, van de RFEUA moeten de lidstaten er ook voor zorgen dat de inkomsten uit boetes, of het financiële waarde-equivalent van die inkomsten, worden gebruikt ter ondersteuning van onderzoeks- en innovatieprojecten op het gebied van SAF, de productie van SAF of mechanismen die de prijsverschillen tussen SAF en conventionele luchtvaartbrandstoffen kunnen overbruggen.

Voor zover zij staatssteun vormen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, moeten nationale maatregelen van de lidstaten bij de Commissie worden aangemeld voordat zij ten uitvoer worden gelegd, tenzij zij onder een groepsvrijstelling vallen. Voor elke aangemelde maatregel moet de verenigbaarheid ervan met de interne markt worden beoordeeld op grond van de toepasselijke staatssteunregels.

Dergelijke beleidsmaatregelen mogen geen buitensporige beperkingen van de fundamentele vrijheden inhouden; dit moet geval per geval worden beoordeeld. Ook mogen de beleidsmaatregelen niet overlappen met de uitdrukkelijke bepalingen van de EU-wetgeving of met de doelstellingen die ermee worden nagestreefd.

VRAGEN MET BETREKKING TOT DE HANDHAVING VAN DE RFEUA

31. Wie controleert of marktdeelnemers die onder het toepassingsgebied van de RFEUA vallen, aan hun respectieve verplichtingen voldoen?

Overeenkomstig artikel 11, lid 1, van de RFEUA moet elke lidstaat een of meer bevoegde autoriteiten aanwijzen die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van de toepassing van de RFEUA. Deze autoriteiten zijn verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving en het opleggen van boetes voor inbreuken. Zij moeten hun toezichts- en handhavingstaken op onpartijdige en transparante wijze uitoefenen, en onafhankelijk van luchtvaartuigexploitanten, luchtvaartbrandstofleveranciers en Unieluchthavenbeheerders. De lijst van de bevoegde autoriteiten wordt gepubliceerd op de website ReFuelEU Aviation - European Commission van de Commissie.

De lidstaat die verantwoordelijk is voor een bepaalde luchtvaartuigexploitant, Unieluchthavenbeheerder en luchtvaartbrandstofleverancier wordt bepaald overeenkomstig de regels die zijn vastgesteld in artikel 11, leden 5 tot en met 8, van de RFEUA.

Overeenkomstig artikel 12 van de RFEUA krijgen luchtvaartuigexploitanten, Unieluchthavenbeheerders en luchtvaartbrandstofleveranciers boetes opgelegd als zij hun respectieve verplichtingen uit hoofde van de RFEUA niet nakomen. De lidstaten zijn verplicht de regels vast te stellen inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op de RFEUA, en alle nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat die regels worden uitgevoerd.

De specifieke geldboete die wordt opgelegd voor niet-naleving, wordt bepaald door de bevoegde autoriteit van elke lidstaat, overeenkomstig haar nationale wetgeving en de regels van artikel 12, leden 2 tot en met 6, van de RFEUA. Artikel 12, lid 9, verplicht de lidstaten het nodige wettelijke en administratieve kader vast te stellen om te waarborgen dat deze geldboetes op doeltreffende en evenredige wijze worden toegepast.

Niet-naleving van de rapportageverplichtingen vormt eveneens een inbreuk op de wettelijke verplichtingen die worden opgelegd aan leveranciers van luchtvaartbrandstof en luchtvaartuigexploitanten die binnen het toepassingsgebied van de RFEUA vallen. De lidstaten moeten de sancties voor dergelijke inbreuken vaststellen; deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

32. Hoe worden de prijzen van luchtvaartuigbrandstof bepaald bij de berekening van boetes?

De prijs van luchtvaartbrandstoffen (d.w.z. conventionele luchtvaartbrandstof, SAF en synthetische luchtvaartbrandstof) is een van de belangrijkste elementen die de hoogte van de boetes bepalen (zie artikel 12, leden, 2, 4, 5 en 6, van de RFEUA). Volgens artikel 12, lid 7, moet de methode die wordt gebruikt om de prijs van luchtvaartbrandstoffen te bepalen, gebaseerd zijn op verifieerbare en objectieve criteria, met inbegrip van criteria op basis van het meest recente beschikbare jaarlijkse technische verslag dat het EASA overeenkomstig artikel 13 van de RFEUA heeft gepubliceerd. De referenties van de luchtvaartbrandstofprijzen die moeten worden gebruikt voor het berekenen van de boetes, moeten in de eerste plaats gebaseerd zijn op het verslag van het EASA.

De methode die moet worden gebruikt om de prijzen te bepalen, moet openbaar worden gemaakt en door het EASA worden gedeeld met de lidstaten en de Commissie, om te garanderen dat dezelfde methode wordt gebruikt om de prijzen van SAF te ramen voor de in artikel 3 quater, lid 6, van de EU-ETS-richtlijn bedoelde steunmaatregelen (ook wel ETS-steun voor in aanmerking komende brandstoffen genoemd).

33. Hoe worden de boetes berekend voor luchtvaartuigexploitanten die hun tankverplichtingen uit hoofde van artikel 5, lid 1, van de RFEUA niet nakomen?

Overeenkomstig artikel 12, lid 2, van de RFEUA wordt het bedrag van de geldboete onder meer berekend op basis van de "totale jaarlijkse niet-getankte brandstof". Overeenkomstig artikel 3, punten 25) en 26), is deze hoeveelheid de som van de jaarlijkse niet-getankte hoeveelheden op alle Unieluchthavens — d.w.z. het verschil tussen de "jaarlijks vereiste luchtvaart-brandstof" (brandstof voor de vlucht en het taxiën voor vertrek, die nodig is om alle onder de RFEUA vallende vluchten uit te voeren vanaf een bepaalde Unieluchthaven, gedurende een verslagperiode) en de luchtvaartbrandstof die de luchtvaartuigexploitant tijdens een verslagperiode daadwerkelijk heeft getankt vóór vertrek van onder de RFEUA vallende vluchten vanaf een bepaalde Unieluchthaven.

Bij de berekening van deze boetes moeten de bevoegde autoriteiten rekening houden met de in artikel 5, lid 1, vastgestelde verplichting dat de jaarlijkse hoeveelheid luchtvaartbrandstof die door een bepaalde luchtvaartuigexploitant op een bepaalde Unieluchthaven wordt getankt, ten minste 90 % van de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof moet bedragen. Bij het bepalen van het bedrag van de geldboete mag in de berekening van de totale jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid brandstof dan ook geen rekening worden gehouden met de buffer van 10 % die is toegestaan op grond van artikel 5, lid 1, van de RFEUA.

34. Wat gebeurt er met de inkomsten uit de boetes die worden opgelegd aan exploitanten die de RFEUA niet naleven?

Aangezien de RFEUA tot doel heeft de luchtvaartsector te helpen koolstofvrij te maken en zijn overkoepelende doelstelling, namelijk het bevorderen van de grootschalige uitrol van SAF, te verwezenlijken, moeten alle inkomsten uit boetes worden toegewezen aan de ondersteuning van onderzoeks- en innovatieprojecten op het gebied van SAF (zoals geavanceerde biobrandstoffen en synthetische luchtvaartbrandstoffen), de productie van SAF of mechanismen die het mogelijk maken de prijsverschillen tussen SAF en conventionele luchtvaartbrandstoffen te overbruggen. Aangezien de toepassing van boetes onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt, en onder de bevoegdheid van de lidstaten wat hun algemene begrotingsbeheer betreft, is het ook aan de lidstaten te waarborgen dat die inkomsten correct worden gebruikt, met inachtneming van artikel 12, lid 10, van de RFEUA.

35. Komt een geaccrediteerde onafhankelijke verificateur, als bedoeld in de EU-ETS-richtlijn, in aanmerking voor de verificatievereiste van artikel 8, lid 3, van de RFEUA?

Ja. Indien een entiteit of agent een geaccrediteerde verificateur is in het kader van de EU-ETS-richtlijn voor luchtvaartactiviteiten, wordt aangenomen dat de verificateur in kwestie ook in staat is de in artikel 8, lid 3, van de RFEUA vastgestelde taken uit te voeren.

Het EASA heeft, in samenwerking met de diensten van de Commissie, een handboek voor luchtvaartuigexploitanten en verificatie-instanties gepubliceerd om de naleving van de rapportageverplichtingen uit hoofde van de RFEUA te vergemakkelijken en richtsnoeren voor verificateurs te verstrekken. De handleiding wordt gepubliceerd op de website van het EASA <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refueeu-aviation-digital-reporting-tool>.

VRAGEN MET BETREKKING TOT HET VLUCHTEMISSIELABEL (FEL)

36. Wat is het vluchtemissielabel (FEL) en wie kan er een aanvragen?

Artikel 14, lid 1, van de RFEUA voorziet in een vrijwillig milieulabelsysteem voor het meten van de milieuprestaties van vluchten, op basis van een gestandaardiseerde reeks factoren en een specifieke methode voor de berekening van vluchtemissies. De Commissie heeft op 18 december 2024 een uitvoeringsverordening vastgesteld tot vaststelling van de kernelementen van dat systeem (Uitvoeringsverordening (EU) 2024/3170⁽¹³⁾ van de Commissie), nadat zij de unanieme steun van de lidstaten in het ReFuelEU Luchtvaartcomité had gekregen⁽¹⁴⁾.

Luchtvaartuigexploitanten die binnen het toepassingsgebied van de RFEUA vallen (zowel EU- als niet-EU-exploitanten) kunnen vrijwillig deelnemen aan het vluchtemissielabel (FEL). Daarbij moeten luchtvaartuigexploitanten het FEL aanvragen voor al hun vluchten die vertrekken vanaf Unieluchthavens (d.w.z. de luchthavens die onder het toepassingsgebied van de RFEUA vallen), ongeacht hun bestemming. Luchtvaartuigexploitanten kunnen ervoor kiezen ook al hun vluchten die aankomen op Unieluchthavens onder het FEL te laten vallen (artikel 14, lid 2, van de RFEUA).

Luchtvaartuigexploitanten die aan het FEL deelnemen moeten voor elke vlucht de emissies per passagier tonen, gemeten in koolstofdioxide-equivalent (CO₂eq). Deze emissies per passagier zullen worden geraamd op basis van reële operationele gegevens van dezelfde vluchten die in de meest recente dienstregelingsperiode zijn geëxploiteerd, welke door de luchtvaartuigexploitanten aan het EASA zijn gerapporteerd (overeenkomstig artikel 3 van de FEL-verordening).

Het FEL zal passagiers in staat stellen de emissies van vluchten te vergelijken en met kennis van zaken beslissingen te nemen. Om greenwashing en mogelijke verwarring bij passagiers te voorkomen, mogen luchtvaartuigexploitanten die besluiten niet aan het FEL deel te nemen, de emissies per passagier voor de vluchten die binnen het toepassingsgebied van het FEL vallen, niet weergeven in de FEL-meeteenheden (overeenkomstig artikel 6, lid 5, van de FEL-verordening). De eerlijke en transparante regels van het FEL zullen het concurrentievermogen van luchtvaartuigexploitanten vergroten, zodat zij op een gelijk speelveld kunnen concurreren.

De weergave van alle labels zal de transparantie en eerlijke concurrentie vergroten en luchtvaartuigexploitanten aanmoedigen om i) de milieuprestaties van hun vluchten te verbeteren en ii) het gebruik van SAF in hun hele netwerk te vergroten.

Informatie over het FEL wordt gepubliceerd op de website van het EASA Flight Emissions Label.

37. Kan een luchtvaartuigexploitant kiezen welke labels hij toont?

Nee, zodra een luchtvaartuigexploitant besluit deel te nemen aan het FEL, is hij verplicht alle labels te tonen die het EASA heeft afgegeven voor de door hem gevraagde vluchten (d.w.z. vertrekkende vluchten of vertrekkende en aankomende vluchten) in overeenstemming met de modellen voor weergave in bijlage III bij de FEL-verordening. Bovendien verplicht de FEL-verordening luchtvaartuigexploitanten ook om zonder onderbreking alle aan hen afgegeven labels te tonen zolang ze geldig zijn.

⁽¹³⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2024/3170 van de Commissie van 18 december 2024 tot vaststelling van gedetailleerde bepalingen inzake het vrijwillig milieulabelsysteem voor de raming van de milieuprestaties van vluchten, vastgesteld overeenkomstig artikel 14 van Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad (Vluchtemissielabel) (PB L, 2024/3170, 31.12.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3170/oj).

⁽¹⁴⁾ Toegankelijk in het comitologieregister onder <https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/meetings/CMTD%282024%292102/consult?lang=en>.

Luchtvaartuigexploitanten moeten met name voldoen aan de volgende eisen uit hoofde van artikel 6 van de FEL-verordening:

- 1) zij moeten alle hen door het EASA afgegeven labels tonen zolang ze geldig zijn en tijdens de volledige zoek- en boekingsprocedure (artikel 6, leden 2 en 4 van de FEL-verordening);
- 2) zij moeten alle labels tonen in de verkooppunten die hun eigendom zijn, en er tevens voor zorgen dat ze worden getoond in verkooppunten waarmee de luchtvaartuigexploitant een contractuele overeenkomst heeft (artikel 6, leden 2 en 6, van de FEL-verordening);
- 3) zij moeten redelijke inspanningen leveren om ervoor te zorgen dat de labels ook worden getoond in verkooppunten die hun vluchten weergeven, zelfs wanneer ze geen contractuele overeenkomst met die verkooppunten hebben (artikel 6, lid 7, van de FEL-verordening);
- 4) zij moeten de mogelijkheid hebben om de labels op hun instapkaarten aan te brengen (artikel 6, lid 3, van de FEL-verordening);
- 5) het is verboden om vluchtemissies voor vluchten die binnen het toepassingsgebied van het FEL vallen, te tonen als verwachte emissies per passagier, emissies per passagierskilometer of op soortgelijke wijze, indien die ramingen niet door het EASA zijn opgesteld (artikel 6, lid 5, van de FEL-verordening).

38. Hoe kan ik de door de EU geverifieerde vluchtemissies identificeren?

Vluchtemissielabels moeten door luchtvaartuigexploitanten en verkooppunten duidelijk zichtbaar en begrijpelijk worden getoond naast essentiële vluchtgegevens (artikel 6, lid 2, punt b), van de FEL-verordening) en altijd in de taal van de gebruiker ⁽¹⁵⁾. De labels moeten altijd vergezeld gaan van het logo (artikel 6, lid 2, van de FEL-verordening). Vluchtemissielabels moeten, samen met het logo, worden getoond in alle visuele reclame en in al het technisch promotiemateriaal voor vluchten (artikel 6, lid 2, punt c), van de FEL-verordening). De modellen voor het tonen van labels zijn geharmoniseerd voor alle luchtvaartuigexploitanten. De labels kunnen gemakkelijk worden herkend en zullen er als volgt uitzien (ter illustratie in het Engels):

Hoofdlogo	Logo voor donkere achtergronden	Logo voor andere lichtgekleurde achtergronden dan wit
		

Bovendien gelden de volgende voorwaarden voor het tonen van de vluchtemissielabels:

- 1) In de primaire weergave moeten onder meer de geraamde emissies voor de door de passagier geselecteerde cabineklasse (in kg CO₂eq per passagier) en het logo (punt 2 van bijlage III bij de FEL-verordening) in het vluchtemissielabel worden opgenomen.
- 2) In een secundaire weergave moet de passagier aanvullende informatie kunnen bekijken, zoals de emissies per passagierskilometer en nadere informatie over de gebruikte methode (punt 3 van bijlage III bij de FEL-verordening).

⁽¹⁵⁾ Indien dit een officiële EU-taal is.

Bovendien moet de secundaire weergave een directe link bevatten naar de FEL-website van het EASA, met gedetailleerde informatie over de toepasselijke methode, de gebruikte gegevens, standaardwaarden en een zoekfunctie waarmee de passagier informatie kan opvragen over alle actieve labels (punt 3, h), van bijlage III bij de FEL-verordening). De secundaire weergave moet beantwoorden aan de volgende modellen:



Geverifieerd vluchtemissielabel

De emissies worden geraamd overeenkomstig **Uitvoeringsverordening (EU) 2024/3170 van de Europese Commissie (Vluchtemissielabel)**. De emissies worden geraamd op basis van de meest recente operationele gegevens over vluchtprestaties uit het verleden.

Emissies voor [cabineklasse] in een [naam van de fabrikant] + [ICAO-luchtvaartuigcode]
VAN [naam luchthaven van vertrek] NAAR [naam luchthaven van aankomst] ([123] km)

[123] kg CO₂eq / passagier

+/- X% TBD

[123] kg CO₂eq / passagierskilometer

+/- X% TBD

[123] kg CO₂eq / MJ

+/- X% TBD

De emissies worden geraamd door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart.

Een agentschap van de Europese Unie 

Geldig tot DD maand JJJJ

Meer informatie over dit label: www.flightemissions.eu