



2021/0205(COD)

2.5.2022

ADVIES

van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer
(COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Rapporteur voor advies: Nicolás González Casares

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

De Europese Unie heeft zich er via de Europese klimaatwet uitdrukkelijk toe verbonden haar economie koolstofvrij te maken en haar beleid in overeenstemming te brengen met de toezeggingen van de Overeenkomst van Parijs, waarbij zij zich ten doel heeft gesteld om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn.

De vervoerssector is een van de moeilijkste sectoren om koolstofvrij te maken. De luchtvaart ondervindt specifieke moeilijkheden omdat zij volledig afhankelijk is van fossiele brandstoffen en zij slechts beperkte technologische mogelijkheden tot haar beschikking heeft om de emissies terug te dringen: bijna alle brandstof die in de EU voor vliegtuigen wordt gebruikt is fossiele kerosine. Zonder aanvullende maatregelen zullen de broeikasgasemissies van deze sector blijven toenemen.

Luchtverbindingen zijn essentieel voor de mobiliteit van de EU-burgers en voor de Europese economie. Maar bij alle vervoerswijzen moeten de milieukosten die zij met zich meebrengen in aanmerking worden genomen. Tegelijkertijd mogen de toekomstige maatregelen geen afbreuk doen aan de sociaal-economische voordelen voor burgers en bedrijven.

Op korte en middellange termijn bestaat de oplossing uit het bevorderen van de geleidelijke vervanging van fossiele luchtvaartbrandstoffen door duurzame alternatieven (sustainable aviation fuels – SAF). Het voorstel van de Commissie om het gebruik van SAF te bevorderen zal een beslissende rol spelen in het koolstofvrij maken van de sector. Een ambitieuze verordening ten aanzien van de opvoering van duurzame en koolstofvrije luchtvaartbrandstoffen zal de luchtvaartsector in staat stellen bij te dragen tot het behalen van de klimaatdoelstellingen van de Unie en het beperken van onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

De rapporteur is ingenomen met de opzet van het voorstel en beschouwt dit als een goed uitgangspunt. Toch wil de rapporteur de klimaatambities van het voorstel nog verder aanscherpen, onder meer wat betreft de effecten van niet-CO₂-emissies, door duurzamere brandstoffen te bevorderen, de informatievoorziening en transparantie voor consumenten te verbeteren en innovatie op het gebied van emissievrij luchtvervoer te stimuleren.

Ambitieuze ReFuelEU-luchtvaart

Gezien de klimaattoezeggingen van de Unie meent de rapporteur dat de huidige verordening zo ambitieus moet zijn als de beschikbare duurzame grondstoffen toelaten. Tegen 2050 moeten alle fossiele luchtvaartbrandstoffen zijn vervangen door SAF of andere duurzame hernieuwbare energiedragers. Om de 100%-doelstelling te behalen, moet de verplichting voor de korte termijn worden opgevoerd. Op de middellange en de lange termijn moet de verplichting worden uitgebreid naar niet-drop-in-brandstoffen en -energiedragers, zoals waterstof of elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen.

Uitsluitend daadwerkelijk duurzame SAF

De rapporteur deelt de zorgen van de Commissie over de duurzaamheidscriteria voor de in aanmerking komende SAF. Het is bekend dat sommige grondstoffen onvoldoende beschikbaar zijn en averechtse effecten kunnen hebben op de duurzaamheid en de

biodiversiteit als de ontvankelijkheidscriteria niet naar behoren worden aangepast. Ook moet erop worden toegezien dat de nodige grondstoffen beschikbaar zijn en dat er geen toeleveringsproblemen ontstaan voor toepassingen met een grotere emissiebeperking.

Synthetische drop-inbrandstoffen, en later waterstof en elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen, moeten een centrale rol gaan spelen. Het gebruik hiervan vormt een vanzelfsprekende toepassing voor “hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong” zoals omschreven in Richtlijn (EU) 2018/2001. Zij zijn vooral belangrijk voor sectoren waar elektrificatie moeilijk is. De productie van deze brandstoffen met behulp van aanvullende hernieuwbare elektriciteit in de EU biedt een groot potentieel voor het beperken van emissies.

Niet-CO₂-gerelateerde klimaateffecten

Niet-CO₂-gerelateerde klimaateffecten zijn naar schatting minstens even groot als CO₂-gerelateerde klimaateffecten. De rapporteur is van mening dat in deze verordening ook rekening moet worden gehouden met deze effecten door middel van een beoordeling en zo nodig een toekomstig wetsvoorstel.

Informatievoorziening en transparantie voor passagiers

Meer transparantie op het gebied van de milieuoetafdruk van luchtvervoersdiensten zou burgers in staat stellen weloverwogen beslissingen te nemen over hun vervoersbehoeften. De rapporteur is van mening dat deze verordening moet bijdragen tot de invoering van een label om dergelijke informatie inzichtelijk te maken.

Duurzamere korteafstandsvluchten

Korteafstandsvluchten bieden meer mogelijkheden voor het gebruik van duurzame brandstoffen en de toepassing van innovatieve technologie. Gezien de maatregelen die diverse lidstaten overwegen om de emissies van dit type vluchten aan te pakken, ziet de rapporteur deze verordening bovendien als een kans om geharmoniseerde maatregelen op Europees niveau aan te moedigen.

Internationale samenwerking

Deze verordening kan wereldwijd tot voorbeeld strekken als het gaat om concrete manieren om emissies in de luchtvaartsector te beperken via een ambitieuze en coherente verordening die eveneens de ICAO kan helpen tot krachtigere maatregelen te komen voor het terugdringen van emissies.

LIJST VAN ENTITEITEN OF PERSONEN WAARVAN /VAN WIE DE RAPPORTEUR
VOOR ADVIES INFORMATIE HEEFT ONTVANGEN

AeroSpace and Defence Industries Association of Europe
Airlines for Europe (A4E)
Carbon Engineering
CO2 Value Europe
DHL Group
ECODES
ePURE
European Commission (DG MOVE)
European Waste-based & Advanced Biofuels Association (EWABA)
Hydrogen Europe
International Air Transport Association (IATA)
International Council on Clean Transportation (ICCT)
LanzaJet
Lufthansa Group
NESTE
Rolls-Royce
SAFRAN
Shell
Transport & Environment

AMENDEMENTEN

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid verzoekt de bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in aanmerking te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) In de voorbije decennia heeft de luchtvaart een **cruciale** rol gespeeld in de economie van de Unie en in het alledaagse leven van de burgers van de Unie, als een van de **best presterende en** meest dynamische economische sectoren van de Unie. De luchtvaart vormde een sterke motor achter economische groei, werkgelegenheid, handel en toerisme, en zorgde voor connectiviteit en mobiliteit voor zowel bedrijven als burgers, **met name in** de interne **luchtvaartmarkt** van de Unie. De groei van de luchtvaart heeft de connectiviteit binnen de Unie en met derde landen fors verbeterd; de luchtvaart is ook van vitaal belang voor de economie van de Unie.

Amendement

(1) In de voorbije decennia heeft de luchtvaart een **belangrijke** rol gespeeld in de economie van de Unie en in het alledaagse leven van de burgers van de Unie, als een van de meest dynamische economische sectoren van de Unie. De luchtvaart vormde een sterke motor achter economische groei, werkgelegenheid, handel en toerisme, en zorgde voor connectiviteit en mobiliteit voor zowel bedrijven als burgers. **De vervoerssector heeft bijgedragen tot het bevorderen van de cohesie, het verkleinen van regionale ongelijkheden en het verbeteren van de connectiviteit en toegang tot de interne markt** van de Unie. De groei van de luchtvaart heeft de connectiviteit binnen de Unie en met derde landen fors verbeterd; de luchtvaart is ook van vitaal belang voor de economie van de Unie. **De luchtvaart is echter ook één van de snelst groeiende bronnen van broeikasgasemissies in de Unie.**

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) De noodzaak om de emissies flink te verlagen en te verduurzamen is een van de belangrijkste uitdagingen waar de

vervoerssector – inclusief de luchtvaartsector – voor staat. In 2018 was de luchtvaartsector goed voor meer dan 13 % van alle broeikasgasemissies in de Unie door vervoer, en voor zo'n 3,6 % van de totale broeikasgasemissies in de Unie.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) Om haar klimaattoezeggingen in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering^{1 bis} (de “Overeenkomst van Parijs”) gestand te doen, heeft de Unie in juni 2021 Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad^{1 ter} (de “Europese klimaatwet”) vastgesteld, waarbij de wettelijke doelstelling is vastgesteld uiterlijk in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken en de nettobroeikasgasemissies tegen 2030 met minstens 55 % te verlagen ten opzichte van 1990. In dit verband zijn er diverse beleidsinstrumenten nodig om bij te dragen tot de verlaging van broeikasgasemissies in alle economische sectoren, met inbegrip van de luchtvaartsector. Momenteel is de luchtvaart in de Unie volledig – voor meer dan 99 % – afhankelijk van fossiele brandstoffen, en door de toenemende aantallen passagiers zijn de netto-emissies van de sector snel gestegen. Sinds 1990 is het totale passagiersvervoer door de lucht in Europa meer dan verdubbeld. Zonder verder ingrijpen op het niveau van de Unie zal de luchtvaart in 2050 naar verwachting nog steeds vrijwel volledig afhankelijk zijn van fossiele vliegtuigbrandstoffen en zullen de CO₂-emissies van de Unie door de luchtvaartsector ten opzichte van 2015

naar verwachting stijgen met 17 % tegen 2030 en met iets meer dan 20 % tegen 2050, hetgeen ver verwijderd is van de doelstellingen van de Unie om haar broeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verlagen en om uiterlijk in 2050 broeikasgasneutraliteit te bereiken. Om deze trend te keren en de transitie naar een koolstofvrije luchtvaartsector te ondersteunen, moeten stappen worden gezet om het gebruik en de levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen op te voeren.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Sinds 2020 is de luchtvaart een van de sectoren die het zwaarst zijn getroffen door de COVID-19-crisis. Nu het einde van de pandemie in zicht is, wordt verwacht dat het luchtverkeer zich in de komende jaren geleidelijk zal herstellen tot het niveau van voor de crisis. Tegelijkertijd kan de tendens van stijgende emissies in de sector, die al bezig is sinds de jaren '90, hernemen als de pandemie is overwonnen. Het is dan ook noodzakelijk voorbereidingen te treffen voor de toekomst en de nodige **aanpassingen door te voeren** om een goed functionerende luchtvaartmarkt met een hoog niveau van connectiviteit, veiligheid en beveiliging te garanderen, die bijdraagt tot het bereiken van de klimaatdoelstellingen van de Unie.

Amendement

(2) Sinds 2020 is de luchtvaart een van de sectoren die het zwaarst zijn getroffen door de COVID-19-crisis. Nu het einde van de pandemie in zicht is, wordt verwacht dat het luchtverkeer zich in de komende jaren geleidelijk zal herstellen tot het niveau van voor de crisis. Tegelijkertijd kan de tendens van stijgende emissies in de sector, die al bezig is sinds de jaren '90, hernemen als de pandemie is overwonnen. Het is dan ook noodzakelijk voorbereidingen te treffen voor de toekomst en de nodige **maatregelen te nemen** om een goed functionerende luchtvaartmarkt met een hoog niveau van connectiviteit, veiligheid en beveiliging te garanderen, die bijdraagt tot het bereiken van de klimaatdoelstellingen van de Unie, **met name het uiterlijk in 2050 bereiken van klimaatneutraliteit.**

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 2 ter (nieuw)

(2 ter) Behalve klimaatopwarmende effecten heeft de luchtvaart, met inbegrip van luchtvaartuigmotoren en grondactiviteiten, negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit. Uit verscheidene studies blijkt dat blootstelling aan ultrafijnstof gevolgen op korte en lange termijn heeft, onder meer op het gebied van sterfte, cardiovasculaire aandoeningen, ischemische hartziekten en longziekten.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3) De werking van de luchtvaartsector van de Unie wordt bepaald door zijn grensoverschrijdend karakter binnen de Unie en door zijn mondiale dimensie. De interne luchtvervoersmarkt is een van de meest geïntegreerde sectoren in de Unie en wordt gereguleerd door uniforme markttoegangsregels en exploitatievoorwaarden. Het externe luchtvaartbeleid is gebaseerd op regels die op mondiaal niveau zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), en door uitgebreide multilaterale of bilaterale overeenkomsten tussen de Unie of haar lidstaten en derde landen.

(3) De werking van de luchtvaartsector van de Unie wordt bepaald door zijn grensoverschrijdend karakter binnen de Unie en door zijn mondiale dimensie. De interne luchtvervoersmarkt is een van de meest geïntegreerde sectoren in de Unie en wordt gereguleerd door uniforme markttoegangsregels en exploitatievoorwaarden. Het externe luchtvaartbeleid is gebaseerd op regels die op mondiaal niveau zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), en door uitgebreide multilaterale of bilaterale overeenkomsten tussen de Unie of haar lidstaten en derde landen. **Daarom is het naast nationale maatregelen belangrijk dat de Unie werk maakt van veranderingen in de mondiale belasting- en regelgevingskaders voor de luchtvaart, op een manier die in overeenstemming is met de Overeenkomst van Parijs en het beginsel dat de vervuiler betaalt.**

Amendement 7

Voorstel voor een verordening
Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) Om zijn toezeggingen van koolstofneutraliteit tegen 2050 na te komen, heeft de luchtvaartsector behoefte aan een uitgebreide aanpak en emissiereducties, te beginnen met een grootschalig gebruik van duurzame brandstoffen en emissievrije luchtvaartuigen in de toekomst, maar ook aan een verkleining van zijn milieuvoetafdruk op de grond, aangezien uitrusting op de start- en landingsbanen verantwoordelijk is voor 4 % van de CO₂-emissies van een luchthaven. Daarom moeten luchtvaartuigexploitanten die luchtvaartuigen exploiteren die niet worden aangedreven door waterstof of elektriciteit, worden verplicht voor hun stationaire luchtvaartuigen door de luchthaven geleverde elektriciteit te gebruiken zodra de benodigde infrastructuur beschikbaar is, in aansluiting op de eisen van de verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen [AFIR]. Het is ook belangrijk dat luchtvaartuigexploitanten ernaar streven om voor het taxiën en rangeren, voor zover beschikbaar, elektriciteit te gebruiken die wordt geleverd door elektrische grondvoertuigen van de luchthaven en/of een aggregaat.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening
Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4) De luchtvervoersmarkt is onderhevig aan sterke concurrentie tussen marktdeelnemers in de hele Unie, voor wie

(4) De luchtvervoersmarkt is onderhevig aan sterke concurrentie tussen marktdeelnemers, ***wereldwijd en*** in de hele

een gelijk speelveld onontbeerlijk is. De stabiliteit en het succes van de luchtvervoersmarkt en de deelnemers aan die markt is afhankelijk van een duidelijk en geharmoniseerd beleidskader waarbij luchtvaartuigexploitanten, luchthavens en andere spelers in de luchtvaartwereld hun activiteiten kunnen verrichten op basis van gelijke kansen. Eventuele marktverstoringen kunnen luchtvaartuigexploitanten of luchthavens benadelen ten opzichte van interne of externe concurrenten. Dit kan leiden tot een daling van het concurrentievermogen van de luchtvervoerssector en een afname van de connectiviteit voor burgers en bedrijven.

Unie, voor wie een gelijk speelveld onontbeerlijk is. De stabiliteit en het succes van de luchtvervoersmarkt en de deelnemers aan die markt is afhankelijk van een duidelijk en geharmoniseerd beleidskader waarbij luchtvaartuigexploitanten, luchthavens en andere spelers in de luchtvaartwereld hun activiteiten kunnen verrichten op basis van gelijke **regels en** kansen. Eventuele marktverstoringen kunnen luchtvaartuigexploitanten of luchthavens benadelen ten opzichte van interne of externe concurrenten. Dit kan leiden tot een daling van het concurrentievermogen van de luchtvervoerssector en een afname van de connectiviteit voor burgers en bedrijven.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) Het is met name belangrijk te zorgen voor een gelijk speelveld op het gebied van luchtvaartbrandstof, die een aanzienlijk aandeel van de kosten van luchtvaartuigexploitanten vertegenwoordigt. Schommelingen in brandstofprijzen kunnen aanzienlijke gevolgen hebben voor de economische prestaties van luchtvaartuigexploitanten en kunnen een negatief effect hebben op de marktconcurrentie. Verschillen in de prijs van luchtvaartbrandstof tussen in de Unie gelegen luchthavens onderling of tussen in de Unie en niet in de Unie gelegen luchthavens kunnen ertoe leiden dat luchtvaartuigexploitanten hun tankstrategieën aanpassen om economische redenen. Brandstoftankering leidt tot een toename in het brandstofverbruik van luchtvaartuigen en tot onnodige broeikasgasemissies. Dit ondermijnt derhalve de inspanningen van de Unie om

Amendement

(5) Het is met name belangrijk te zorgen voor een gelijk speelveld op het gebied van luchtvaartbrandstof, die een aanzienlijk aandeel van de kosten van luchtvaartuigexploitanten vertegenwoordigt. Schommelingen in brandstofprijzen kunnen aanzienlijke gevolgen hebben voor de economische prestaties van luchtvaartuigexploitanten en kunnen een negatief effect hebben op de marktconcurrentie, **alsook op de betaalbaarheid van luchtvervoer voor de burgers, wat hun mobiliteitsmogelijkheden beperkt.** Verschillen in de prijs van luchtvaartbrandstof tussen in de Unie gelegen luchthavens onderling of tussen in de Unie en niet in de Unie gelegen luchthavens kunnen ertoe leiden dat luchtvaartuigexploitanten hun tankstrategieën aanpassen om economische redenen. Brandstoftankering leidt tot een

het milieu te beschermen. Sommige luchtvaartuigexploitanten genieten voordelige brandstofprijzen in hun thuisbasis, hetgeen een concurrentievoordeel vormt ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op vergelijkbare routes. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor het concurrentievermogen van de sector en schadelijk zijn voor de connectiviteit. Deze verordening moet maatregelen vaststellen om dergelijke praktijken te voorkomen om onnodige milieuschade te vermijden en om de voorwaarden voor eerlijke concurrentie op de luchtvervoersmarkt te herstellen en in stand te houden.

toename in het brandstofverbruik van luchtvaartuigen en tot onnodige broeikasgasemissies. Dit ondermijnt derhalve de inspanningen van de Unie om het milieu te beschermen. Sommige luchtvaartuigexploitanten genieten voordelige brandstofprijzen in hun thuisbasis, hetgeen een concurrentievoordeel vormt ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op vergelijkbare routes. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor het concurrentievermogen van de sector en schadelijk zijn voor de connectiviteit. Deze verordening moet maatregelen vaststellen om dergelijke **nadelige** praktijken te voorkomen om **koolstoflekkage en andere** onnodige milieuschade te vermijden en om de voorwaarden voor eerlijke concurrentie op de luchtvervoersmarkt te herstellen en in stand te houden.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Duurzame ontwikkeling is een van de belangrijkste doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Dit vereist een geïntegreerde aanpak die erop gericht is zowel de doeltreffende werking van de vervoerssystemen van de Unie als de bescherming van het milieu te garanderen. De duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer vereist de invoering van maatregelen om de koolstofemissies van luchtvaartuigen die vanaf in de Unie gelegen luchthavens vliegen, te verlagen. Dergelijke maatregelen kunnen bijdragen tot het bereiken van de klimaatdoelstellingen van de Unie voor 2030 en 2050.

Amendement

(6) Duurzame ontwikkeling is een van de belangrijkste doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Dit vereist een geïntegreerde aanpak die erop gericht is zowel de doeltreffende werking van de vervoerssystemen van de Unie als de bescherming van het milieu te garanderen. De duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer vereist de invoering van maatregelen om **zowel** de koolstofemissies **als de niet-CO₂-emissies** van luchtvaartuigen die vanaf in de Unie **en uiteindelijk wereldwijd** gelegen luchthavens vliegen, te verlagen, **waarbij de kosten van de emissies door de sector volledig moeten worden geïnternaliseerd**. Dergelijke maatregelen kunnen bijdragen tot het bereiken van de klimaatdoelstellingen van de Unie voor

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) In alle sectoren moet rekening worden gehouden met het overkoepelende beginsel “energie-efficiëntie eerst”, dat verder gaat dan het energiesysteem, onder meer in het wegvervoer, de scheepvaart en de luchtvaart. Een verbeterde efficiëntie van de luchtvervoersactiviteiten zou de emissies van de luchtvaart op de korte termijn aanzienlijk kunnen verminderen. De totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim zou kunnen leiden tot een vermindering van de CO₂-uitstoot met 10 %. Verbeteringen van de operationele efficiëntie en de efficiëntie van de infrastructuur, alsook andere maatregelen ter bevordering van een verschuiving in de vervoerswijzen, kunnen de emissies van de sector verder verminderen en moeten worden aangemoedigd.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7) De mededeling inzake een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit¹⁰, die in december 2020 door de Commissie is vastgesteld, bevat een stappenplan voor de groene en digitale transformatie van het EU-vervoerssysteem en om dit systeem veerkrachtiger te maken. De decarbonisatie van de luchtvervoerssector is een

(7) In de Europese Green Deal wordt uiteengezet dat het, om klimaatneutraliteit te bereiken, noodzakelijk is de emissies door de vervoerssector tegen 2050 met 90 % te verlagen ten opzichte van de niveaus in 1990. De mededeling inzake een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit¹⁰, die in december 2020 door de

noodzakelijk en uitdagend proces, vooral op korte termijn. Dankzij technologische ontwikkelingen in het kader van Europese en nationale onderzoeks- en innovatieprogramma's op luchtvaartgebied, konden de emissies in de voorbije decennia aanzienlijk worden teruggedrongen. Deze emissiebeperkingen konden het tempo van de wereldwijde groei van het luchtverkeer echter niet bijhouden. Voor korte vluchten zullen nieuwe technologieën de afhankelijkheid van fossiele energie naar verwachting helpen beperken in de komende decennia, maar duurzame luchtvaartbrandstoffen vormen de **enige** oplossing om ook langere vluchten in de nabije toekomst al in aanzienlijke mate koolstofvrij te maken. Dit potentieel blijft op dit ogenblik echter grotendeels onbenut.

Commissie is vastgesteld, bevat ***in dit verband*** een stappenplan voor de groene en digitale transformatie van het EU-vervoerssysteem en om dit systeem veerkrachtiger te maken. De decarbonisatie van de luchtvervoerssector is een noodzakelijk en uitdagend proces, vooral op korte termijn. Dankzij technologische ontwikkelingen in het kader van Europese en nationale onderzoeks- en innovatieprogramma's op luchtvaartgebied, konden de emissies in de voorbije decennia aanzienlijk worden teruggedrongen. Deze emissiebeperkingen konden het tempo van de wereldwijde groei van het luchtverkeer echter niet bijhouden. Voor korte vluchten zullen nieuwe technologieën de afhankelijkheid van fossiele energie naar verwachting helpen beperken in de komende decennia, ***en nieuwe emissievrije vliegtuigtechnologieën, zoals elektrische vliegtuigen of vliegtuigen op waterstof, kunnen op de middellange en lange termijn een belangrijke rol spelen in de commerciële luchtvaart***, maar duurzame luchtvaartbrandstoffen vormen de ***voornaamste*** oplossing om ook langere vluchten in de nabije toekomst al in aanzienlijke mate koolstofvrij te maken. Dit potentieel blijft op dit ogenblik echter grotendeels onbenut ***en moet worden gestimuleerd***.

¹⁰ Mededeling van de Commissie van 29 november 2016 aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst (COM/2020/789 final, 9.12.2020).

¹⁰ Mededeling van de Commissie van 29 november 2016 aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst (COM/2020/789 final, 9.12.2020).

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 7 bis (nieuw)

(7 bis) Het is belangrijk dat alle vervoerswijzen op voet van gelijkheid kunnen concurreren, en dat daarbij naar behoren rekening wordt gehouden met externe negatieve effecten. Tegelijkertijd moet ervoor worden gezorgd dat zowel mensen als goederen waar mogelijk op de meest duurzame wijze worden vervoerd. Teneinde de Unie te helpen haar algemene emissiereductiedoelstellingen te verwezenlijken is er met name behoefte aan een verschuiving tussen vervoerswijzen. Wanneer er duurzame alternatieven bestaan, kunnen voor korteafstandsvluchten aanvullende maatregelen gelden teneinde het gebruik van duurzamere vervoerswijzen aan te moedigen. Het is echter belangrijk dat bij de maatregelen voor korteafstandsvluchten rekening wordt gehouden met de beschikbare alternatieven, met bijzondere aandacht voor bepaalde perifere regio's van de Unie, waar mogelijk geen duurzame alternatieven bestaan. De Commissie moet een beoordeling maken van de milieu- en klimaat effecten en de technische en economische haalbaarheid van de vaststelling van specifieke vereisten voor korteafstandsvluchten om dergelijke effecten te beperken, zoals de vaststelling van grotere minimumaandelen duurzame luchtvaartbrandstoffen, rekening houdend met de alternatieve collectieve vervoerswijzen die beschikbaar zijn om dergelijke diensten binnen een concurrerend tijdsbestek op betaalbare wijze te verlenen. De Commissie dient deze beoordeling in voorkomend geval vergezeld te doen gaan van een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze verordening.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening

Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Duurzame luchtvaartbrandstoffen zijn vloeibare drop-inbrandstoffen die volledig fungibel zijn met conventionele luchtvaartbrandstof en compatibel zijn met bestaande luchtvaartuigmotoren. Verscheidene productiemethoden voor duurzame **luchtvaartbrandstoffen** zijn reeds wereldwijd gecertificeerd voor gebruik in de civiele of militaire luchtvaart. **Duurzame luchtvaartbrandstoffen** zijn technologisch klaar om al op zeer korte termijn een belangrijke rol te spelen bij het beperken van de emissies van het luchtvervoer. **Verwacht wordt dat zij op middellange en lange termijn een groot aandeel van de luchtvaartbrandstofmix zullen vertegenwoordigen. Aan de hand van passende internationale brandstofnormen kunnen duurzame luchtvaartbrandstoffen bijdragen tot het verlagen van het aromatische gehalte van de door luchtvaartuigexploitanten gebruikte eindbrandstof, wat niet-CO₂-emissies helpt beperken.** Andere alternatieven om luchtvaartuigen aan te drijven, zoals elektriciteit of vloeibare waterstof, zullen naar verwachting geleidelijk bijdragen tot de decarbonisatie van het luchtvervoer, te beginnen bij kortereafstandsvluchten.

Amendement

(8) **Deze verordening heeft tot doel een gemeenschappelijke definitie vast te stellen van duurzame luchtvaartbrandstoffen als brandstoffen uit hernieuwbare bronnen. De meest gangbare duurzame luchtvaartbrandstoffen zijn momenteel vloeibare drop-inbrandstoffen die volledig fungibel zijn met conventionele luchtvaartbrandstof en compatibel zijn met bestaande luchtvaartuigmotoren. Verscheidene productiemethoden voor duurzame drop-inluchtvaartbrandstoffen zijn reeds wereldwijd gecertificeerd voor gebruik in de civiele of militaire luchtvaart. Zij zijn technologisch klaar om al op zeer korte termijn een belangrijke rol te spelen bij het beperken van de emissies van het luchtvervoer. Andere alternatieven om luchtvaartuigen aan te drijven, zoals elektriciteit of vloeibare waterstof uit hernieuwbare bronnen, zullen naar verwachting geleidelijk bijdragen tot de decarbonisatie van het luchtvervoer, te beginnen bij kortereafstandsvluchten. In deze verordening moet ook rekening worden gehouden met deze energiedragers, waarbij de versnelde invoering ervan moet worden bevorderd. Daarom moet de definitie van duurzame luchtvaartbrandstoffen (sustainable aviation fuels – SAF) worden uitgebreid tot hernieuwbare vloeibare en gasvormige brandstoffen van niet-biologische oorsprong, met inbegrip van waterstof, en tot elektriciteit uit hernieuwbare bronnen. Hierdoor kunnen energiebronnen voor nieuwe aandrijvingsvormen zoals hernieuwbare waterstof en elektriciteit meetellen voor de SAF-verplichting, hetgeen stimulerend werkt voor technologische en industriële innovatie in de Unie. Op lange termijn moeten SAF de conventionele fossiele**

luchtvaartbrandstoffen vervangen.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Ofschoon de mengverplichting van toepassing is op alle routes vanaf in de Unie gelegen luchthavens, met inbegrip van routes via buiten de Unie gelegen luchthavens, geldt de verplichting in de praktijk alleen voor het verkeer op het eerste gedeelte naar een buiten de Unie gelegen luchthaven, maar niet voor het volgende gedeelte naar de eindbestemming. Daarom moet de Commissie erop toezien en beoordelen of er maatregelen nodig zijn om potentiële koolstoflekkage en concurrentienadelen te voorkomen voor vluchten vanaf een in de Unie gelegen luchthaven met eindbestemming in derde landen waar geen bijmengverplichtingen bestaan die gelijkwaardig zijn aan de in deze verordening vastgestelde verplichtingen.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10) Op mondiaal niveau worden duurzame luchtvaartbrandstoffen gereguleerd door de ICAO. De ICAO stelt met name gedetailleerde eisen vast inzake de duurzaamheid, traceerbaarheid en registratie van duurzame luchtvaartbrandstoffen voor gebruik in vluchten die onder de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) vallen.

(10) Op mondiaal niveau worden duurzame luchtvaartbrandstoffen gereguleerd door de ICAO. De ICAO stelt met name gedetailleerde eisen vast inzake de duurzaamheid, traceerbaarheid en registratie van duurzame luchtvaartbrandstoffen voor gebruik in vluchten die onder de regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia) vallen,

Hoewel Corsia stimulansen bevat en duurzame luchtvaartbrandstoffen als een integrale pijler worden beschouwd van de werkzaamheden voor de haalbaarheid van een langetermijndoelstelling voor de internationale luchtvaart (Long-Term Aspiration Goal), is er momenteel geen verplichting tot het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen voor internationale vluchten. Uitgebreide multilaterale of bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen de EU of haar lidstaten en derde landen bevatten meestal bepalingen inzake milieubescherming. Voorlopig leggen deze bepalingen echter geen bindende eisen inzake het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op aan de overeenkomstsluitende partijen.

zoals de in november 2021 door de ICAO-Raad vastgestelde duurzaamheidscriteria voor brandstoffen die in aanmerking komen voor Corsia. Hoewel Corsia stimulansen bevat en duurzame luchtvaartbrandstoffen als een integrale pijler worden beschouwd van de werkzaamheden voor de haalbaarheid van een langetermijndoelstelling voor de internationale luchtvaart (Long-Term Aspiration Goal), is er momenteel geen verplichting tot het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen voor internationale vluchten. ***Het is daarom belangrijk dat de Unie haar inspanningen bij de ICAO voortzet en streeft naar een ambitieus mondiaal systeem dat het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen bevordert en voor een internationaal gelijk speelveld zorgt.*** Uitgebreide multilaterale of bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen de EU of haar lidstaten en derde landen bevatten meestal bepalingen inzake milieubescherming. Voorlopig leggen deze bepalingen echter geen bindende eisen inzake het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op aan de overeenkomstsluitende partijen.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 bis) De Unie moet derde landen, en met name haar buurlanden, aanmoedigen om in het kader van bilaterale luchtvaartovereenkomsten soortgelijke verplichtingen inzake duurzame luchtvaartbrandstoffen op te leggen, teneinde te zorgen voor een gelijk speelveld voor internationale langeafstandsvluchten. Daartoe moeten duurzame luchtvaartbrandstoffen deel uitmaken van dialogen over energie en

vervoer.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) Er moeten dan ook uniforme regels voor de interne luchtvaartmarkt worden vastgesteld, ter aanvulling van Richtlijn (EU) 2018/2001, teneinde de algemene doelstellingen te verwezenlijken door de specifieke behoeften en eisen van de interne luchtvaartmarkt van de EU aan te pakken. De onderhavige verordening heeft met name tot doel een versnippering van de luchtvaartmarkt te vermijden **en** mogelijke concurrentievervalsingen tussen marktdeelnemers of oneerlijke kostenvermindering door tankpraktijken van luchtvaartuigexploitanten te voorkomen.

Amendement

(12) Er moeten dan ook uniforme regels voor de interne luchtvaartmarkt worden vastgesteld, ter aanvulling van Richtlijn (EU) 2018/2001, teneinde de algemene doelstellingen te verwezenlijken door de specifieke behoeften en eisen van de interne luchtvaartmarkt van de EU aan te pakken **en duurzame hernieuwbare brandstoffen in de luchtvaart te bevorderen**. De onderhavige verordening heeft met name tot doel een versnippering van de luchtvaartmarkt **van de Unie** te vermijden, mogelijke concurrentievervalsingen tussen marktdeelnemers of oneerlijke kostenvermindering door tankpraktijken van luchtvaartuigexploitanten te voorkomen **en innovatie en productie in de Unie te stimuleren**.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) Deze verordening heeft **in eerste instantie** tot doel een kader vast **te stellen** voor het herstel en behoud van een gelijk speelveld op de luchtvervoersmarkt, voor wat het gebruik van luchtvaartbrandstoffen betreft. Een dergelijk kader moet voorkomen dat in de Unie uiteenlopende eisen ontstaan die aanzetten tot tankpraktijken die de concurrentie tussen luchtvaartuigexploitanten verstoren of

Amendement

(13) Deze verordening heeft tot doel **de broeikasgasemissies in de luchtvaartsector terug te dringen door middel van solide regels die het aandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen verhogen en tegelijk het concurrentievermogen van de interne luchtvaartmarkt van de EU waarborgen**. **Zij stelt** een kader vast voor het herstel en behoud van een gelijk speelveld op de luchtvervoersmarkt, voor

sommige luchthavens opzadelen met een concurrentienadeel ten opzichte van andere. ***In tweede instantie heeft ze tot doel robuuste regels voor de EU-luchtvaartmarkt vast te stellen, om ervoor te zorgen dat het marktaandeel van duurzame luchtvaartbrandstoffen op EU-luchthavens geleidelijk kan worden verhoogd zonder nadelige effecten voor het concurrentievermogen van de interne luchtvaartmarkt van de EU.***

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) De onderhavige verordening moet van toepassing zijn op alle luchtvaartuigen in de civiele luchtvaart die commerciële vluchten uitvoeren. Ze mag niet van toepassing zijn op militaire luchtvaartuigen en luchtvaartuigen voor humanitaire, opsporings-, reddings-, rampenbestrijdings-, medische, douane-, politie- en brandbestrijdingsdoeleinden. Dergelijke vluchten zijn uitzonderlijk en kunnen niet altijd op dezelfde wijze als geregelde vluchten worden gepland. Door de aard van deze activiteiten kunnen deze vluchten niet altijd de verplichting uit hoofde van deze verordening nakomen, aangezien dit een onnodige belasting kan betekenen. Om een gelijk speelveld in de hele interne luchtvaartmarkt van de EU tot stand te brengen, moet deze verordening betrekking hebben op een zo groot mogelijk aandeel van de commerciële vluchten vanaf luchthavens die op het grondgebied van de EU zijn gelegen. ***Om de connectiviteit voor de burgers, bedrijven en regio's van de EU te waarborgen, is het tegelijkertijd ook belangrijk dat geen onnodige lasten worden opgelegd aan luchtvervoersactiviteiten op kleine***

wat het gebruik van luchtvaartbrandstoffen betreft. Een dergelijk kader moet voorkomen dat in de Unie uiteenlopende eisen ontstaan die aanzetten tot tankpraktijken die de concurrentie tussen luchtvaartuigexploitanten verstoren of sommige luchthavens opzadelen met een concurrentienadeel ten opzichte van andere.

Amendement

(15) De onderhavige verordening moet van toepassing zijn op alle luchtvaartuigen in de civiele luchtvaart die commerciële vluchten uitvoeren, ***met inbegrip van zakenvluchten***. Ze mag niet van toepassing zijn op militaire luchtvaartuigen en luchtvaartuigen voor humanitaire, opsporings-, reddings-, rampenbestrijdings-, medische, douane-, politie- en brandbestrijdingsdoeleinden. Dergelijke vluchten zijn uitzonderlijk en kunnen niet altijd op dezelfde wijze als geregelde vluchten worden gepland. Door de aard van deze activiteiten kunnen deze vluchten niet altijd de verplichting uit hoofde van deze verordening nakomen, aangezien dit een onnodige belasting kan betekenen. Om een gelijk speelveld in de hele interne luchtvaartmarkt van de EU tot stand te brengen, moet deze verordening betrekking hebben op een zo groot mogelijk aandeel van de commerciële vluchten vanaf luchthavens die op het grondgebied van de EU zijn gelegen. ***Daarom*** moet een drempelwaarde worden vastgesteld om luchtvaartuigexploitanten vrij te stellen die een zeer laag aantal vluchten vanaf luchthavens op EU-grondgebied uitvoeren. ***Tegelijkertijd***

luchthavens. Er moet een drempelwaarde van jaarlijks passagiers- en vrachtverkeer worden vastgesteld. De verordening is niet van toepassing op luchthavens die onder deze waarde blijven; de verordening moet echter betrekking hebben op minstens 95 % van het totale vertrekkende verkeer vanaf in de Unie gelegen luchthavens. Om dezelfde redenen moet een drempelwaarde worden vastgesteld om luchtvaartuigexploitanten vrij te stellen die een zeer laag aantal vluchten vanaf luchthavens op EU-grondgebied uitvoeren.

moeten geleidelijk aan alle luchthavens in de Unie eronder vallen, waarbij dit voor luchthavens met een jaarlijks passagiers- en vrachtverkeer van meer dan respectievelijk 700 000 passagiers of 20 000 ton vanaf 2025 geldt en voor luchthavens onder die drempels vanaf 2035, met uitzondering van de luchthavens die gelegen zijn in een ultraperifeer gebied, zoals vermeld in artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Voor luchtvervoersactiviteiten op luchthavens die niet onder deze verordening vallen, zou vrijwillige naleving van de verplichtingen van deze verordening echter kunnen worden aangemoedigd.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 15 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(15 bis) Het is belangrijk dat minder verbonden regio's van de Unie met minder alternatieve vervoerswijzen niet onevenredig zwaar worden getroffen door de verplichtingen die voortvloeien uit deze verordening en dat de toegang van deze regio's tot essentiële goederen en diensten is gewaarborgd.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16) De ontwikkeling en uitrol van duurzame luchtvaartbrandstoffen met **een groot duurzaamheidspotentieel**, commerciële maturiteit en een groot potentieel voor innovatie en groei om aan

(16) De ontwikkeling en uitrol van duurzame luchtvaartbrandstoffen met commerciële maturiteit en een groot potentieel voor innovatie en groei om aan toekomstige behoeften te voldoen, moet

toekomstige behoeften te voldoen, moet worden aangemoedigd. Dit zal de totstandbrenging van innoverende en concurrerende brandstofmarkten ondersteunen en garanderen dat op korte en lange termijn voldoende duurzame luchtvaartbrandstoffen worden geleverd om bij te dragen tot de doelstellingen van de Unie inzake het koolstofvrij maken van het vervoer, en zal tegelijk ook de inspanningen van de Unie om een hoog niveau van milieubescherming te bereiken, versterken. Daartoe moeten duurzame luchtvaartbrandstoffen die geproduceerd worden op basis van in delen A en B van bijlage IX van Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen in aanmerking komen, evenals synthetische luchtvaartbrandstoffen. Met name duurzame luchtvaartbrandstoffen die worden geproduceerd op basis van in deel B van bijlage IX van Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen zijn van *essentieel* belang, aangezien zij op dit ogenblik de meest commercieel volwassen technologie zijn om het luchtvervoer reeds op korte termijn koolstofvrij te maken.

worden aangemoedigd, ***waarbij voorrang moet uitgaan naar die met het grootste duurzaamheidspotentieel.*** Dit zal de totstandbrenging van innoverende en concurrerende brandstofmarkten ondersteunen en garanderen dat op korte en lange termijn voldoende duurzame luchtvaartbrandstoffen worden geleverd om bij te dragen tot de doelstellingen van de Unie inzake het koolstofvrij maken van het vervoer, en zal tegelijk ook de inspanningen van de Unie om een hoog niveau van milieubescherming te bereiken, versterken. Daartoe moeten duurzame luchtvaartbrandstoffen die geproduceerd worden op basis van in delen A en B van bijlage IX van Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen in aanmerking komen, evenals synthetische luchtvaartbrandstoffen. Met name duurzame luchtvaartbrandstoffen die worden geproduceerd op basis van in deel B van bijlage IX van Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen zijn van belang, aangezien zij op dit ogenblik de meest commercieel volwassen technologie zijn om het luchtvervoer reeds op korte termijn koolstofvrij te maken, ***hoewel er grenzen zijn aan hun potentieel vanwege een beperkte beschikbaarheid van grondstoffen, en de toeleveringsketen en inzameling ervan niet altijd goed worden gevolgd. Richtlijn (EU) 2018/2001 omvat een plafond voor deze grondstoffen. Voor biobrandstoffen die worden geproduceerd uit de grondstoffen in bijlage IX, deel B, van Richtlijn (EU) 2018/2001 die meetellen voor de huidige verplichting met betrekking tot duurzame luchtvaartbrandstoffen, geldt het in die richtlijn vastgestelde plafond voor het meetellen van dergelijke biobrandstoffen voor het streefcijfer voor hernieuwbare energie in het vervoer. Deze verordening moet in overeenstemming zijn met het in Richtlijn (EU) 2018/2001 vastgestelde plafond.***

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Overweging 17 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(17 bis) Zoals vermeld in het verslag van de Commissie van 23 december 2020 getiteld “Bijgewerkte analyse van de niet-CO₂-klimaat effecten van de luchtvaart en mogelijke beleidsmaatregelen uit hoofde van artikel 30, lid 4, van de richtlijn betreffende het EU-systeem inzake emissiehandel”, wordt geschat dat de niet-CO₂-gerelateerde klimaat effecten van luchtvaartactiviteiten minstens zo groot zijn als de CO₂-effecten en daarom dringend moeten worden verminderd. Het verlagen van het aromatische gehalte en het zwavelgehalte in conventionele fossiele brandstoffen zou niet alleen klimaatvoordelen opleveren doordat door condensstrepen veroorzaakte opwarming op hoogte zou worden verminderd, maar zou ook de luchtkwaliteit op en rond luchthavens verbeteren doordat de hoeveelheid zwaveloxiden, zwevende deeltjes als gevolg van zwavel, en roet zou afnemen. Het verlagen van het aromatische gehalte en het zwavelgehalte zou tevens de kwaliteit van de brandstof verbeteren door middel van een hogere energiedichtheid en zou de onderhoudsbehoeften verminderen dankzij lagere roetniveaus. Aan de hand van passende internationale brandstofnormen kunnen duurzame luchtvaartbrandstoffen daarom bijdragen tot het verlagen van het aromatische gehalte van de door luchtvaartuigexploitanten gebruikte eindbrandstof, wat niet-CO₂-emissies helpt beperken. Deze verordening moet bijdragen tot het verlichten van de niet-CO₂-effecten van de luchtvaart. Om te beschikken over meer informatie over deze effecten en mogelijke

beleidsmaatregelen moeten leveranciers van luchtvaartbrandstof dan ook worden verplicht om zowel het aromatische gehalte als het zwavelgehalte in alle partijen conventionele luchtvaartbrandstoffen die op de markt van de Unie in de handel worden gebracht te controleren en mee te delen, en om deze niveaus te melden aan het Agentschap en aan de Commissie. Bovendien moet de Commissie uiterlijk in 2025 een verslag publiceren waarin manieren worden onderzocht om het aromatische gehalte en het zwavelgehalte van luchtvaartbrandstof te optimaliseren. Dit verslag moet gebaseerd zijn op de beste beschikbare wetenschappelijke kennis en technologische en operationele opties en moet een hoog niveau van veiligheid en beveiliging waarborgen. Op basis van dit verslag moet de Commissie waar passend een wetgevingsvoorstel indienen met een traject om het aromatische gehalte en het zwavelgehalte van luchtvaartbrandstof aanzienlijk te verlagen.

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst

(18) Er is behoefte aan één duidelijk en robuust duurzaamheidskader om de spelers in de luchtvaart- en brandstofsector **zekerheid** te verschaffen over de vraag of duurzame luchtvaartbrandstoffen in aanmerking komen in het kader van deze verordening. Om de samenhang met aanverwant EU-beleid te garanderen, moet deze vraag worden beantwoord op basis van de naleving van de in artikel 29 van Richtlijn 2018/2001¹² vastgestelde duurzaamheidscriteria.

Amendement

(18) Er is behoefte aan één duidelijk en robuust duurzaamheidskader om de spelers in de luchtvaart- en brandstofsector **rechtszekerheid** te verschaffen over de vraag of duurzame luchtvaartbrandstoffen in aanmerking komen in het kader van deze verordening, **waarbij negatieve effecten op het landgebruik en de biodiversiteit worden vermeden**. Om de samenhang met aanverwant EU-beleid te garanderen, moet deze vraag worden beantwoord op basis van de naleving van de in artikel 29 van Richtlijn 2018/2001¹² vastgestelde duurzaamheidscriteria.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr>

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr>

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

(19) De onderhavige verordening moet tot doel hebben ervoor te zorgen dat luchtvaartuigexploitanten kunnen concurreren op basis van gelijke kansen voor wat de toegang tot de markt van duurzame luchtvaartbrandstoffen betreft. Om verstoringen van de markt voor luchtdiensten te vermijden, moet op alle onder deze verordening vallende in de Unie gelegen luchthavens een uniform minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen worden geleverd. Het staat de markt vrij grotere hoeveelheden duurzame luchtvaartbrandstof te leveren en te gebruiken, maar deze verordening moet ervoor zorgen dat het verplichte minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen hetzelfde is voor alle luchthavens die onder de verordening vallen. Deze verordening heeft voorrang op alle rechtstreeks of onrechtstreeks op nationaal of regionaal niveau vastgestelde eisen waarbij luchtvaartuigexploitanten of leveranciers van luchtvaartbrandstof verplicht worden duurzame luchtvaartbrandstoffen te gebruiken of te leveren, die andere dan de bij deze verordening voorgeschreven streefwaarden bevatten. Om een duidelijk en voorspelbaar rechtskader tot stand te brengen en zo de ontwikkeling en uitrol te bevorderen van de meest duurzame **en** innoverende **brandstoftechnologieën** die **het** **groeipotentieel** hebben om tegemoet te

Amendement

(19) De onderhavige verordening moet tot doel hebben ervoor te zorgen dat luchtvaartuigexploitanten kunnen concurreren op basis van gelijke kansen voor wat de toegang tot de markt van duurzame luchtvaartbrandstoffen betreft. Om verstoringen van de markt voor luchtdiensten te vermijden, moet op alle onder deze verordening vallende in de Unie gelegen luchthavens een uniform minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen worden geleverd. Het staat de markt vrij grotere hoeveelheden duurzame luchtvaartbrandstof te leveren en te gebruiken, maar deze verordening moet ervoor zorgen dat het verplichte minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen hetzelfde is voor alle luchthavens die onder de verordening vallen. Deze verordening heeft voorrang op alle rechtstreeks of onrechtstreeks op nationaal of regionaal niveau vastgestelde eisen waarbij luchtvaartuigexploitanten of leveranciers van luchtvaartbrandstof verplicht worden duurzame luchtvaartbrandstoffen te gebruiken of te leveren, die andere dan de bij deze verordening voorgeschreven streefwaarden bevatten. Om een duidelijk en voorspelbaar rechtskader tot stand te brengen en zo de ontwikkeling en uitrol te bevorderen van de meest duurzame, innoverende **brandstoffen** die **een aanzienlijke capaciteit** hebben **voor het verlagen van**

komen aan toekomstige behoeften, moeten in deze verordening minimumaandelen synthetische brandstoffen worden vastgesteld die in de loop van de tijd geleidelijk worden opgetrokken. De vaststelling van een specifieke subverplichting inzake synthetische luchtvaartbrandstoffen is noodzakelijk gezien het aanzienlijke decarbonisatiepotentieel van dergelijke brandstoffen en hun geraamde actuele productiekosten. Wanneer synthetische luchtvaartbrandstoffen worden geproduceerd met hernieuwbare energie en rechtstreeks uit de lucht afgevangen koolstof, kan de potentiële emissiebeperking in vergelijking met fossiele luchtvaartbrandstof oplopen tot 100 %. In vergelijking met andere types duurzame luchtvaartbrandstoffen hebben ze ook aanzienlijke voordelen wat de grondstoffenefficiëntie van het productieproces betreft (met name de waterbehoefte). De productiekosten van synthetische luchtvaartbrandstoffen worden momenteel echter geraamd op 3 tot 6 keer de huidige marktprijs van luchtvaartbrandstof. Daarom moet een subverplichting voor deze technologie worden opgenomen in de verordening. ***Bij toekomstige herzieningen van deze verordening kan worden overwogen om andere types synthetische brandstoffen, zoals koolstofarme synthetische brandstoffen die de broeikasgasemissies sterk beperken, op te nemen in het toepassingsgebied van de verordening, voor zover dergelijke brandstoffen worden gedefinieerd in het kader van de richtlijn hernieuwbare energie.***

broeikasgasemissies, evenals het groeipotentieel om tegemoet te komen aan toekomstige behoeften, moeten in deze verordening minimumaandelen synthetische brandstoffen worden vastgesteld die in de loop van de tijd geleidelijk worden opgetrokken. De vaststelling van een specifieke subverplichting inzake synthetische luchtvaartbrandstoffen is noodzakelijk gezien het aanzienlijke decarbonisatiepotentieel van dergelijke brandstoffen en hun geraamde actuele productiekosten. Wanneer synthetische luchtvaartbrandstoffen worden geproduceerd met hernieuwbare energie en rechtstreeks uit de lucht afgevangen koolstof, kan de potentiële emissiebeperking in vergelijking met fossiele luchtvaartbrandstof oplopen tot 100 %. In vergelijking met andere types duurzame luchtvaartbrandstoffen hebben ze ook aanzienlijke voordelen wat de grondstoffenefficiëntie van het productieproces betreft (met name de waterbehoefte). De productiekosten van synthetische luchtvaartbrandstoffen worden momenteel echter geraamd op 3 tot 6 keer de huidige marktprijs van luchtvaartbrandstof. Daarom moet een subverplichting voor deze technologie worden opgenomen in de verordening. ***Daarnaast kunnen synthetische luchtvaartbrandstoffen met rechtstreeks uit de lucht afgevangen CO₂ een belangrijke rol spelen in de decarbonisatie doordat zij duurzaam koolstof kunnen afnemen. Zij moeten verder worden gestimuleerd, zodat in die synthetische luchtvaartbrandstoffen die koolstof nodig hebben, de voorkeur wordt gegeven aan rechtstreeks uit de lucht afgevangen koolstof.***

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst

(20) Het is van essentieel belang ervoor te zorgen dat het minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen met succes kan worden geleverd aan de luchtvaartmarkt, zonder leveringstekorten. Er moet dan ook voldoende aanlooptijd worden gepland om de sector hernieuwbare brandstoffen in staat te stellen de productiecapaciteit dienovereenkomstig te ontwikkelen. De levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen moet verplicht worden met ingang van 2025. Om de markt rechtszekerheid en voorspelbaarheid te verschaffen en de investeringen blijvend in de richting van productiecapaciteit voor duurzame luchtvaartbrandstoffen te sturen, moeten de bepalingen van deze verordening gedurende een lange periode stabiel blijven.

Amendement

(20) Het is van essentieel belang ervoor te zorgen dat het minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen met succes kan worden geleverd aan **alle luchthavens op** de luchtvaartmarkt, zonder leveringstekorten **en zonder afbreuk te doen aan andere duurzamere toepassingen van deze grondstoffen**. Er moet dan ook voldoende aanlooptijd worden gepland om de sector hernieuwbare brandstoffen in staat te stellen de productiecapaciteit dienovereenkomstig te ontwikkelen. De levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen moet verplicht worden met ingang van 2025. Om de markt rechtszekerheid en voorspelbaarheid te verschaffen en de investeringen blijvend in de richting van productiecapaciteit voor duurzame luchtvaartbrandstoffen te sturen, moeten de bepalingen van deze verordening gedurende een lange periode stabiel blijven. **De tussentijdse streefcijfers moeten in de toekomst waar passend echter worden herzien aan de hand van de ontwikkeling van de markt voor luchtvaartbrandstoffen en de klimaat- en milieutoezeggingen van de Unie, alsook aan de hand van de beschikbaarheid van grondstoffen en productievolumes.**

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

(21) Wanneer duurzame luchtvaartbrandstoffen op in de Unie gelegen luchthavens worden ingevoerd en het gebruik ervan geleidelijk wordt opgedreven, kan de praktijk van brandstoftankering nog erger worden door

Amendement

(21) Wanneer duurzame luchtvaartbrandstoffen op in de Unie gelegen luchthavens worden ingevoerd en het gebruik ervan geleidelijk wordt opgedreven, kan de praktijk van brandstoftankering nog erger worden door

de stijgende brandstofkosten. Tankeringpraktijken zijn niet duurzaam en moeten worden vermeden omdat ze de inspanningen van de Unie om de milieueffecten van het vervoer te beperken, ondermijnen. Ze zijn ook in strijd met de decarbonisatiedoelstellingen van de luchtvaart, want hoe meer een luchtvaartuig weegt, hoe hoger het brandstofverbruik en de bijbehorende emissies van een bepaalde vlucht. Tankeringpraktijken vormen ook een risico voor het gelijk speelveld tussen luchtvaartuigexploitanten en tussen in de Unie gelegen luchthavens. Daarom moet deze verordening luchtvaartuigexploitanten verplichten te tanken vóór ze vertrekken vanop een in de Unie gelegen luchthaven. De hoeveelheid brandstof die vóór vertrek wordt getankt op een in de Unie gelegen luchthaven, moet in verhouding staan tot de hoeveelheid brandstof die nodig is om de vertrekkende vluchten vanaf die luchthaven uit te voeren, rekening houdend met de naleving van de veiligheidsregels. Deze eis zorgt voor gelijke exploitatievoorwaarden in de Unie voor luchtvaartuigexploitanten uit de Unie en daarbuiten, en voor een hoog niveau van milieubescherming. Aangezien de verordening geen maximumaandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen voorschrijft, mogen luchtvaartmaatschappijen en brandstofleveranciers ambitieuzere milieudoelstellingen nastreven, waarbij in hun volledige netwerk meer duurzame brandstoffen worden geleverd en gebruikt, voor zover brandstoftankering wordt vermeden.

de stijgende brandstofkosten. Tankeringpraktijken zijn niet duurzaam en moeten worden vermeden omdat ze de inspanningen van de Unie om de milieueffecten van het vervoer te beperken, ondermijnen. Ze zijn ook in strijd met de decarbonisatiedoelstellingen van de luchtvaart, want hoe meer een luchtvaartuig weegt, hoe hoger het brandstofverbruik en de bijbehorende emissies van een bepaalde vlucht. Tankeringpraktijken vormen ook een risico voor het gelijk speelveld tussen luchtvaartuigexploitanten en tussen in de Unie gelegen luchthavens. Daarom moet deze verordening luchtvaartuigexploitanten verplichten te tanken vóór ze vertrekken vanop een in de Unie gelegen luchthaven. ***Desalniettemin moet worden voorzien in een afwijking van de beperking van brandstoftankering in geval van buitengewone omstandigheden op luchthavens van bestemming die tanken zouden verhinderen, zoals sluiting van het luchtruim of de luchthaven.*** De hoeveelheid brandstof die vóór vertrek wordt getankt op een in de Unie gelegen luchthaven, moet in verhouding staan tot de hoeveelheid brandstof die nodig is om de vertrekkende vluchten vanaf die luchthaven uit te voeren, rekening houdend met de naleving van de veiligheidsregels. Deze eis zorgt voor gelijke exploitatievoorwaarden in de Unie voor luchtvaartuigexploitanten uit de Unie en daarbuiten, en voor een hoog niveau van milieubescherming, ***waarbij koolstoflekkage wordt vermeden.*** Aangezien de verordening geen maximumaandeel duurzame luchtvaartbrandstoffen voorschrijft, mogen luchtvaartmaatschappijen en brandstofleveranciers ambitieuzere milieudoelstellingen nastreven, waarbij in hun volledige netwerk meer duurzame brandstoffen worden geleverd en gebruikt, voor zover brandstoftankering wordt vermeden. ***Om een gelijk speelveld te waarborgen, moet de Commissie gevallen***

van brandstoftankering regelmatig controleren, evalueren en rapporteren aan het Europees Parlement en de Raad en zo nodig een wetgevingsvoorstel indienen om deze verordening te wijzigen.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

(22) De onder deze verordening vallende luchthavens moeten voorzien in alle nodige infrastructuur voor het leveren, opslaan en tanken van duurzame luchtvaartbrandstof, zodat dit geen belemmering vormt voor het gebruik van dergelijke brandstof. Indien nodig moet het Agentschap een in de Unie gelegen luchthaven kunnen verzoeken om informatie te verstrekken over de beschikbare infrastructuur die de naadloze distributie en het tanken van duurzame luchtvaartbrandstof mogelijk maakt voor luchtvaartuigexploitanten. Het Agentschap vervult de rol van gemeenschappelijk aanspreekpunt voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen in het geval technische verduidelijking nodig is met betrekking tot de beschikbaarheid van brandstofinfrastructuur.

Amendement

(22) De onder deze verordening vallende luchthavens moeten voorzien in alle nodige infrastructuur voor het leveren, opslaan en tanken van duurzame luchtvaartbrandstof, zodat dit geen belemmering vormt voor het gebruik van dergelijke brandstof. ***De luchthavens moeten ook alle nodige maatregelen nemen voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen om luchtvaartuigen op te laden met elektriciteit of bij te tanken met waterstof, overeenkomstig het respectieve uitrolplan van het nationale beleidskader, zoals uiteengezet in de verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen [AFIR].*** Indien nodig moet het Agentschap ***van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (“het Agentschap”)*** een in de Unie gelegen luchthaven kunnen verzoeken om informatie te verstrekken over de beschikbare infrastructuur die de naadloze distributie en het tanken van duurzame luchtvaartbrandstof mogelijk maakt voor luchtvaartuigexploitanten. Het Agentschap vervult de rol van gemeenschappelijk aanspreekpunt voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen in het geval technische verduidelijking nodig is met betrekking tot de beschikbaarheid van brandstofinfrastructuur.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Overweging 22 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(22 bis) *Veel luchthavens in de Unie worden voornamelijk van luchtvaartbrandstof voorzien via pijpleidingen vanuit raffinaderijen of mengstations waar duurzame luchtvaartbrandstoffen moeten worden gemengd om aan de specificaties inzake veiligheid en duurzaamheid te voldoen. Het zou logistiek en praktisch gezien en gelet op de kosten en CO₂-boetes contraproductief zijn om vanuit raffinaderijen en mengstations via andere vervoerswijzen zoals wegvervoer/vrachtwagens duurzame luchtvaartbrandstoffen in toereikende hoeveelheden aan luchthavens in de Unie te leveren om te voldoen aan de bepalingen in bijlage I. Het zou van het grootste belang zijn deze pijpleidingen te gebruiken naast de pijpleidingen die eigendom zijn van brandstofleveranciers, indien die bestaan, en reeds bestaande spoorwegfaciliteiten, teneinde de uit hoofde van deze verordening vereiste minimumhoeveelheid duurzame luchtvaartbrandstoffen te leveren.*

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Overweging 26 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(26 bis) *Deze verordening moet zorgen voor meer transparantie over de milieuoetafdruk van de luchtvaart. Gebruikers van luchtvaartdiensten moeten geïnformeerd worden over de*

emissies gedurende de volledige levenscyclus van vluchten, alsook over het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen, zodat zij weloverwogen beslissingen kunnen nemen over hun vervoersbehoeften en de daaraan gerelateerde milieueffecten. In dit verband moet een alomvattend systeem van de Unie voor de toekenning van milieuprestatielabels voor de luchtvaart worden opgezet dat gebruikers van luchtvaartdiensten kan voorzien van duidelijke en gemakkelijk te begrijpen informatie over de milieuprestaties van een vlucht, alsook van informatie over typische broeikasgasemissies van alternatieve vervoerswijzen, waarbij een geïntegreerde interne markt en een gelijk speelveld worden bevorderd. Bij de opzet van een dergelijk labelsysteem zou kunnen worden voortgebouwd op bestaande en lopende werkzaamheden op het niveau van de Unie of op andere niveaus.

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Overweging 28 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(28 bis) De inkomsten uit de betaling van boetes moeten worden gebruikt voor gemeenschappelijke projecten, en met name grensoverschrijdende projecten, die gericht zijn op de snelle productie en inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen, rekening houdend met een brede geografische dekking, teneinde de vermindering van broeikasgasemissies in de luchtvaartsector te bevorderen, met inbegrip van de ontwikkeling, beproeving en toepassing van innovatieve vliegtuigtechnologieën die aanzienlijke emissiereducties kunnen opleveren. Deze inkomsten moeten ook de herplaatsing,

omscholing en bijscholing van werknemers ondersteunen. Daartoe moeten die inkomsten worden toegewezen aan het in artikel 10 bis, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ bis vermelde innovatiefonds.

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Overweging 31

Door de Commissie voorgestelde tekst

(31) Er moet worden voorzien in een overgangperiode **van vijf jaar** teneinde leveranciers van luchtvaartbrandstoffen, in de Unie gelegen luchthavens en luchtvaartuigexploitanten een redelijke termijn te geven om de nodige technologische en logistieke investeringen te doen. Tijdens deze fase mag op de ene luchthaven luchtvaartbrandstof met een hoger aandeel duurzame luchtvaartbrandstof worden gebruikt ter compensatie van lagere aandelen duurzame luchtvaartbrandstoffen of van de beperkte beschikbaarheid van conventionele luchtvaartbrandstof op andere luchthavens.

Amendement

(31) Er moet worden voorzien in een overgangperiode teneinde leveranciers van luchtvaartbrandstoffen, in de Unie gelegen luchthavens, **brandstofgrondafhandelingsdiensten** en luchtvaartuigexploitanten een redelijke termijn te geven om de nodige technologische en logistieke investeringen te doen. Tijdens deze fase mag op de ene luchthaven luchtvaartbrandstof met een hoger aandeel duurzame luchtvaartbrandstof worden gebruikt ter compensatie van lagere aandelen duurzame luchtvaartbrandstoffen of van de beperkte beschikbaarheid van conventionele luchtvaartbrandstof op andere luchthavens.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Overweging 31 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(31 bis) *Om de klimaatdoelstellingen van de Unie voor 2030 en 2050 en de doelstelling van 1,5 °C van de Overeenkomst van Parijs te verwezenlijken, moet de Commissie een routekaart opstellen waarin wordt aangegeven hoe en wanneer het gebruik*

van fossiele brandstoffen in de luchtvaart wordt uitgefaseerd.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Overweging 31 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(31 ter) De overstap naar duurzame vliegtuigbrandstoffen zal ook als neveneffect hebben dat de afhankelijkheid van de invoer van fossiele brandstoffen uit derde landen afneemt, waardoor de energiezekerheid van de Unie toeneemt. De huidige internationale politieke situatie zet de noodzaak van deze stap extra in de verf.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In deze verordening worden geharmoniseerde regels voor het gebruik en de levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen vastgesteld.

In deze verordening worden geharmoniseerde regels voor het gebruik en de levering van duurzame luchtvaartbrandstoffen vastgesteld, ***onder meer door het vaststellen van de verplichting voor leveranciers van luchtvaartbrandstoffen om een aandeel duurzame luchtvaartbrandstof te bieden, een tankverplichting voor luchtvaartuigexploitanten, en de verplichting voor in de Unie gelegen luchthavens en brandstofgrondafhandelingsdiensten om de nodige infrastructuur te bieden.***

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze verordening is van toepassing op luchtvaartuigexploitanten, in de Unie gelegen luchthavens en leveranciers van luchtvaartbrandstoffen.

Amendement 37

**Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 – streepje 1**

Door de Commissie voorgestelde tekst

— “in de Unie gelegen luchthaven”: een in artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad¹³ gedefinieerde luchthaven **waar tijdens de rapporteringsperiode het passagiersverkeer hoger was dan 1 miljoen passagiers of het vrachtverkeer hoger dan 100 000 ton, en** die niet gelegen is in een ultraperifeer gebied, zoals vermeld in artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

¹³ Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden.

Amendement 38

**Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 – streepje 2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

— “luchtvaartuigexploitant”: een persoon die tijdens de rapporteringsperiode minstens **729** commerciële vluchten heeft uitgevoerd vanaf in de Unie gelegen luchthavens of, als deze persoon niet kan worden geïdentificeerd, de eigenaar van

Amendement

Deze verordening is van toepassing op luchtvaartuigexploitanten, in de Unie gelegen luchthavens, **brandstofgrondaafhandelingsdiensten** en leveranciers van luchtvaartbrandstoffen.

Amendement

— “in de Unie gelegen luchthaven”: een in artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad¹³ gedefinieerde luchthaven die niet gelegen is in een ultraperifeer gebied, zoals vermeld in artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

¹³ Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden.

Amendement

— “luchtvaartuigexploitant”: een persoon die tijdens de rapporteringsperiode minstens **52** commerciële vluchten heeft uitgevoerd vanaf in de Unie gelegen luchthavens of, als deze persoon niet kan worden geïdentificeerd, de eigenaar van

het luchtvaartuig;

het luchtvaartuig;

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – streepje 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

— **“particuliere pleziervlucht”**: het gebruik van een vliegtuig voor persoonlijke of recreatieve doeleinden die geen verband houden met zakelijk of beroepsmatig gebruik;

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – streepje 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- **“brandstofgrondaafhandelingsdiensten”**: een verlener van grondaafhandelingsdiensten zoals gedefinieerd in punt 7 van de bijlage bij Richtlijn 96/67/EG, die verantwoordelijk is voor de infrastructuur die nodig is voor de levering, de opslag en het tanken van duurzame luchtvaartbrandstoffen;

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – streepje 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

— “duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF)”: **drop-inluchtvaartbrandstoffen**, zijnde ofwel synthetische luchtvaartbrandstoffen, geavanceerde biobrandstoffen zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt (34), van Richtlijn (EU) 2018/2001, ofwel

— “duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF)”: **luchtvaartbrandstoffen**, zijnde ofwel synthetische luchtvaartbrandstoffen, geavanceerde biobrandstoffen zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 34, van Richtlijn (EU) 2018/2001, ofwel biobrandstoffen die geproduceerd

biobrandstoffen die geproduceerd zijn op basis van de in bijlage IX, deel B, bij die richtlijn vermelde grondstoffen, die voldoen aan de criteria inzake duurzaamheid en broeikasgasemissies van artikel 29, leden 2 tot en met 7, van die richtlijn en gecertificeerd zijn overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn;

zijn op basis van de in bijlage IX, deel B, bij die richtlijn vermelde grondstoffen, die voldoen aan de criteria inzake duurzaamheid en broeikasgasemissies van artikel 29, leden 2 tot en met 7, van die richtlijn en gecertificeerd zijn overeenkomstig artikel 30 van die richtlijn;

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – streepje 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- **“directe luchtafvang”**: het proces waarbij CO₂ rechtstreeks uit de omgevingslucht en niet uit puntbronnen wordt afgevangen;

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – streepje 7 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- **“elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen” of “hernieuwbare elektriciteit”**: elektriciteit die wordt opgewekt uit hernieuwbare energiebronnen zoals bedoeld in artikel 2, tweede alinea, punt 1, van Richtlijn (EU) 2018/2001;

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – streepje 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

— “synthetische luchtvaartbrandstoffen”: hernieuwbare

— “synthetische luchtvaartbrandstoffen”: hernieuwbare

brandstoffen van niet-biologische oorsprong, zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt (36), van Richtlijn (EU) 2018/2001, voor gebruik in de luchtvaart;

vloeibare of gasvormige brandstoffen van niet-biologische oorsprong, zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 36, van Richtlijn (EU) 2018/2001, **ofwel elektriciteit uit hernieuwbare bronnen zoals gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 1**, van Richtlijn (EU) 2018/2001, voor gebruik in de luchtvaart;

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – streepje 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

— “jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof”: de hoeveelheid luchtvaartbrandstof die nodig is om alle commerciële vluchten van een luchtvaartuigexploitant vanaf een bepaalde in de Unie gelegen luchthaven uit te voeren gedurende een rapporteringsperiode;

Amendement

— “jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof”: de hoeveelheid luchtvaartbrandstof, **met inbegrip van de brandstof voor de vluchten en de brandstof voor het taxiën**, die nodig is om alle commerciële vluchten van een luchtvaartuigexploitant vanaf een bepaalde in de Unie gelegen luchthaven uit te voeren gedurende een rapporteringsperiode;

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – streepje 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

— “jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid”: het verschil tussen de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof en de hoeveelheid brandstof die werkelijk door de luchtvaartuigexploitant is getankt vóór vertrek van zijn vluchten vanaf een in de Unie gelegen luchthaven, gedurende een rapporteringsperiode;

Amendement

— “jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid”: het verschil tussen de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof, **met inbegrip van de brandstof voor de vluchten en de brandstof voor het taxiën**, en de hoeveelheid brandstof die werkelijk door de luchtvaartuigexploitant is getankt vóór vertrek van zijn vluchten vanaf een in de Unie gelegen luchthaven, gedurende een rapporteringsperiode;

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Leveranciers van luchtvaartbrandstof zorgen ervoor dat alle luchtvaartbrandstof die op elke luchthaven van de Unie ter beschikking wordt gesteld van luchtvaartuigexploitanten een minimumaandeel aan duurzame luchtvaartbrandstof bevat, met inbegrip van een minimumaandeel aan synthetische luchtvaartbrandstof overeenkomstig de waarden en toepassingsdatums die zijn uiteengezet in bijlage I.

Amendement

Leveranciers van luchtvaartbrandstof zorgen ervoor dat alle luchtvaartbrandstof die op elke luchthaven van de Unie ter beschikking wordt gesteld van luchtvaartuigexploitanten een minimumaandeel aan duurzame luchtvaartbrandstof bevat, met inbegrip van een minimumaandeel aan synthetische luchtvaartbrandstof overeenkomstig de waarden en toepassingsdatums die zijn uiteengezet in bijlage I, **en overeenkomstig het volgende tijdschema:**

i) in de Unie gelegen luchthavens waar bij de inwerkingtreding van deze verordening het passagiersverkeer hoger was dan 700 000 passagiers of het vrachtverkeer hoger dan 20 000 ton, met ingang van 1 januari 2025;

ii) in de Unie gelegen luchthavens waar bij de inwerkingtreding van deze verordening het passagiersverkeer lager was dan 700 000 passagiers of het vrachtverkeer lager dan 20 000 ton, met ingang van 1 januari 2035.

Met het oog op het bereiken van de in de eerste alinea bedoelde minimumaandelen, bedragen de biobrandstoffen die geproduceerd zijn op basis van de in bijlage IX, deel B, van Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen niet meer dan 1,7 % van de totale hoeveelheid geleverde luchtvaartbrandstof.

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Onverminderd de toepassing van artikel 11, leden 3 en 4, moet een brandstofleverancier die er niet in slaagt het in bijlage I vermelde minimumaandeel te leveren tijdens een bepaalde rapporteringsperiode, dat tekort minstens compenseren in de daaropvolgende rapporteringsperiode.

Amendement

Onverminderd de toepassing van artikel 11, leden 3 en 4, moet een brandstofleverancier die er niet in slaagt het in bijlage I vermelde minimumaandeel te leveren tijdens een bepaalde rapporteringsperiode, ***aan het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart melden waarom het minimumaandeel niet is geleverd, en*** dat tekort minstens compenseren in de daaropvolgende rapporteringsperiode.

Amendement 49

**Voorstel voor een verordening
Artikel 4 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 4 bis

Maatregelen om de niet-CO₂-effecten van de luchtvaart terug te dringen

Uiterlijk op 1 januari 2025 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met een beoordeling van de manieren om het aromatische gehalte en het zwavelgehalte van de in de Unie geleverde luchtvaartbrandstof te optimaliseren teneinde de emissies te beperken op basis van de beste beschikbare wetenschappelijke kennis en technologische en operationele opties, rekening houdend met de krachtens artikel 9 verzamelde informatie. De Commissie doet dit verslag zo nodig vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel met een traject om het aromatische gehalte en het zwavelgehalte van luchtvaartbrandstof aanzienlijk te verlagen.

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Artikel 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 4 ter

Maatregelen inzake korteafstandsvluchten

Uiterlijk op 1 juli 2023 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in met een beoordeling van de milieu- en klimaateffecten, met inbegrip van een levenscyclusbeoordeling, en de technische en economische haalbaarheid van de vaststelling van specifieke vereisten voor korteafstandsvluchten om dergelijke effecten te beperken, waaronder de vaststelling van grotere minimumaandelen duurzame luchtvaartbrandstoffen, zoals bedoeld in artikel 4, voor dit soort vluchten, rekening houdend met de alternatieve collectieve vervoerswijzen die beschikbaar zijn om dergelijke diensten binnen een concurrerend tijdsbestek op betaalbare wijze te verlenen.

De Commissie neemt in dit verslag een lijst op van alle korteafstandsvluchten die in het voorgaande jaar vanaf een in de Unie gelegen luchthaven zijn vertrokken en waarvoor binnen een concurrerend tijdsbestek op betaalbare wijze een duurzame alternatieve vervoerswijze bestaat. Deze lijst wordt tevens op een openbaar toegankelijke website beschikbaar gesteld en regelmatig bijgewerkt.

De Commissie doet dit verslag zo nodig vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze verordening met betrekking tot de vaststelling van specifieke vereisten voor korteafstandsvluchten.

Amendement 51

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De hoeveelheid luchtvaartbrandstof die jaarlijks door een bepaalde luchtvaartuigexploitant wordt getankt op een bepaalde in de Unie gelegen luchthaven, bedraagt minstens 90 % van de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof.

Amendement

De hoeveelheid luchtvaartbrandstof die jaarlijks door een bepaalde luchtvaartuigexploitant wordt getankt op een bepaalde in de Unie gelegen luchthaven, bedraagt minstens 90 % van de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof, ***rekening houdend met de noodzakelijke naleving van de veiligheidsregels.***

Amendement 52

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Een luchtvaartuigexploitant mag afwijken van de in artikel 4, lid 1, vastgestelde verplichting in geval van buitengewone omstandigheden op luchthavens van bestemming die tanken verhinderen, zoals sluiting van het luchtruim of de luchthaven. De luchtvaartuigexploitant verstrekt de bevoegde autoriteiten schriftelijk bewijs van dergelijke buitengewone omstandigheden. De Commissie krijgt de bevoegdheid om, door middel van een gedelegeerde handeling overeenkomstig artikel 13 ter, deze verordening aan te vullen met gedetailleerde bepalingen inzake de gebeurtenissen die als buitengewoon kunnen worden beschouwd en de vorm van de informatie waaraan een luchtvaartuigexploitant moet voldoen wanneer hij het vereiste bewijs levert.

Amendement 53

**Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – alinea 1 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Uiterlijk in 2026 en vervolgens jaarlijks controleert en evalueert de Commissie gevallen van brandstoftankering en brengt zij hierover aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit. Op basis van deze evaluaties kan de Commissie zo nodig een wetgevingsvoorstel tot wijziging van deze verordening indienen.

Amendement 54

**Voorstel voor een verordening
Artikel 5 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 5 bis

***Verplichtingen inzake stroomvoorziening
voor luchtvaartuigexploitanten***

Luchtvaartuigexploitanten die luchtvaartuigen exploiteren die niet worden aangedreven door waterstof of elektriciteit, zorgen ervoor dat hun stationaire luchtvaartuigen worden gevoed met elektriciteit die op de luchthavens wordt geleverd, zodra de benodigde infrastructuur beschikbaar is, in aansluiting op de eisen die zijn vastgelegd in artikel 12 van de verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen [AFIR].

Amendement 55

**Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – titel**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Verplichtingen **voor** in de Unie gelegen luchthavens **om** te voorzien in infrastructuur

Amendement

Verplichtingen **om op** in de Unie gelegen luchthavens te voorzien in infrastructuur

Amendement 56

**Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – alinea 1**

Door de Commissie voorgestelde tekst

In de Unie gelegen luchthavens nemen de nodige maatregelen om luchtvaartuigexploitanten gemakkelijker toegang te verschaffen tot luchtvaartbrandstoffen die een aandeel duurzame luchtvaartbrandstof overeenkomstig bijlage I bevatten, en zorgen voor de infrastructuur die nodig is voor het leveren, opslaan en tanken van die brandstoffen.

Amendement

In de Unie gelegen luchthavens **en brandstofgrondafhandelingsdiensten** nemen de nodige maatregelen om luchtvaartuigexploitanten gemakkelijker toegang te verschaffen tot luchtvaartbrandstoffen die een aandeel duurzame luchtvaartbrandstof overeenkomstig bijlage I bevatten, en zorgen voor de infrastructuur die nodig is voor het leveren, opslaan en tanken van die brandstoffen **en voor het opladen met elektriciteit en bijtanken met waterstof van luchtvaartuigen, in overeenstemming met artikel 13 van de verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen [AFIR]**.

Amendement 57

**Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – alinea 2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Wanneer luchtvaartuigexploitanten aan het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (het Agentschap) melden dat ze op een in de Unie gelegen luchthaven moeilijkheden ondervinden bij de toegang tot luchtvaartbrandstoffen die duurzame luchtvaartbrandstoffen bevatten wegens

Amendement

Wanneer luchtvaartuigexploitanten aan het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (het Agentschap) melden dat ze op een in de Unie gelegen luchthaven moeilijkheden ondervinden bij de toegang tot luchtvaartbrandstoffen die duurzame luchtvaartbrandstoffen bevatten wegens

een gebrek aan passende luchthaveninfrastructuur, *mag* het Agentschap de luchthaven in kwestie *verzoeken* de nodige informatie te verstrekken om aan te tonen dat *hij voldoet* aan lid 1. De luchthaven in kwestie *moet* de informatie onverwijld verstrekken.

een gebrek aan passende luchthaveninfrastructuur, *verzoekt* het Agentschap de luchthaven *en de brandstofgrondafhandelingsdiensten* in kwestie *onverwijld* de nodige informatie te verstrekken om aan te tonen dat *zij voldoen* aan lid 1. De luchthaven *en de brandstofgrondafhandelingsdiensten* in kwestie *moeten* de informatie onverwijld verstrekken.

Amendement 58

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – alinea 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Het Agentschap beoordeelt de ontvangen informatie en brengt de Commissie op de hoogte wanneer uit die informatie kan worden geconcludeerd dat de luchthaven *zijn* verplichtingen niet *is* nagekomen. In de Unie gelegen luchthavens nemen de nodige maatregelen om het gebrek aan passende luchthaveninfrastructuur te identificeren en aan te pakken in de *vijf* jaar na de inwerkingtreding van deze verordening *of na het jaar waarin zij een van de in artikel 3, eerste streepje, vermelde drempelwaarden hebben overschreden*.

Amendement

Het Agentschap beoordeelt de ontvangen informatie en brengt de Commissie op de hoogte wanneer uit die informatie kan worden geconcludeerd dat de luchthaven *en de brandstofgrondafhandelingsdiensten in kwestie hun* verplichtingen niet *zijn* nagekomen. In de Unie gelegen luchthavens *en gevestigde brandstofgrondafhandelingsdiensten* nemen de nodige maatregelen om het gebrek aan passende luchthaveninfrastructuur te identificeren en aan te pakken in de *twee* jaar na de inwerkingtreding van deze verordening. *Deze termijn kan met maximaal vijf jaar worden verlengd voor in de Unie gelegen luchthavens waar bij de inwerkingtreding van deze verordening het passagiersverkeer lager was dan 700 000 passagiers of het vrachtverkeer lager dan 20 000 ton, en de brandstofgrondafhandelingsdiensten in kwestie*.

Amendement 59

Voorstel voor een verordening
Artikel 7 – alinea 1 – punt e bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

e bis) bewijs dat aan de in artikel 5 bis vastgestelde verplichtingen tot levering van elektriciteit is voldaan.

Amendement 60

Voorstel voor een verordening
Artikel 8 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Met het oog op de rapportering van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen in het kader van de bepalingen van artikel 7 van deze verordening of in het kader van een broeikasgasreductieregeling, verstrekken leveranciers van luchtvaartbrandstoffen gratis de relevante informatie aan luchtvaartuigexploitanten.

Met het oog op de rapportering van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen in het kader van de bepalingen van artikel 7 van deze verordening of in het kader van een broeikasgasreductieregeling, verstrekken leveranciers van luchtvaartbrandstoffen **onverwijld** gratis de relevante informatie aan luchtvaartuigexploitanten.

Amendement 61

Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – alinea 1 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c) de levenscyclusemissies, de oorsprong van de grondstoffen en het omzettingsproces van elk type duurzame luchtvaartbrandstof dat aan in de Unie gelegen luchthavens wordt geleverd.

c) de levenscyclusemissies, **de kenmerken**, de oorsprong van de grondstoffen en het omzettingsproces van elk type duurzame luchtvaartbrandstof dat aan in de Unie gelegen luchthavens wordt geleverd.

Amendement 62

Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – alinea 1 – punt c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c bis) of er gebruik is gemaakt van een steunregeling in de zin van artikel 2, punt 5, van Richtlijn (EU) 2018/2001 voor de productie van een specifieke levering van brandstof en, indien van toepassing, het type steunregeling;

Amendement 63

**Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – alinea 1 – punt c ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c ter) de energie-inhoud van de waterstof en/of elektriciteit die aan elke in de Unie gelegen luchthaven is geleverd;

Amendement 64

**Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – alinea 1 – punt c quater (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c quater) het gemiddelde aromatische gehalte van de conventionele luchtvaartbrandstof per partij die aan elke in de Unie gelegen luchthaven is geleverd;

Amendement 65

**Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – alinea 1 – punt c quinquies (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c quinquies) het gemiddelde zwavelgehalte van de conventionele luchtvaartbrandstof per partij die aan elke in de Unie gelegen luchthaven is geleverd.

Amendement 66

Voorstel voor een verordening Artikel 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 9 bis

Milieuprestatielabelsysteem van de Unie voor de luchtvaart

Om emissiereducties te stimuleren en de transparantie van informatie te verbeteren, ontwikkelt de Commissie een alomvattend systeem van de Unie voor de toekenning van milieuprestatielabels voor de luchtvaart, dat van toepassing is op luchtvaartuigexploitanten en commerciële vluchten die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen. Het label en relevante informatie over de milieuprestaties van de vlucht, alsook informatie over typische broeikasgasemissies van alternatieve vervoerswijzen voor dezelfde reis en de gemiddelde duur van de reis per vervoerswijze, worden vóór de aankoop van een ticket op duidelijke en zichtbare wijze ter beschikking van de consument gesteld.

Uiterlijk op 1 januari 2024 stelt de Commissie overeenkomstig artikel 13 ter een gedelegeerde handeling vast om deze verordening aan te vullen met gedetailleerde bepalingen over de werking van het milieuprestatielabelsysteem van de Unie voor vluchten en over de technische normen die daaraan ten grondslag liggen.

Amendement 67

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) De lidstaten wijzen de bevoegde autoriteit (autoriteiten) aan die verantwoordelijk is (zijn) voor de handhaving van deze verordening en voor het opleggen van boetes aan luchtvaartuigexploitanten, in de Unie gevestigde luchthavens en brandstofleveranciers. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.

Amendement 68

**Voorstel voor een verordening
Artikel 10 – lid 2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Het Agentschap stuurt de ontvangen gegevens krachtens de artikelen 7 en 9 naar de bevoegde autoriteiten van de lidstaten. Het Agentschap stuurt de bevoegde autoriteiten ook geaggregeerde gegevens voor de luchtvaartuigexploitanten en leveranciers van luchtvaartbrandstoffen waarvoor de autoriteiten bevoegd zijn krachtens leden 3, 4 en 5.

Amendement 69

**Voorstel voor een verordening
Artikel 10 – lid 3**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) Voor luchtvaartuigexploitanten worden de bevoegde autoriteiten vastgesteld overeenkomstig Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie¹⁶.

¹⁶ Verordening (EG) nr. 748/2009 van de
PE703.205v02-00

Amendement

(1) De lidstaten wijzen de bevoegde autoriteit (autoriteiten) aan die verantwoordelijk is (zijn) voor de handhaving van deze verordening en voor het opleggen van boetes aan luchtvaartuigexploitanten, in de Unie gevestigde luchthavens, **brandstofgrondafhandelingsdiensten** en brandstofleveranciers. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.

Amendement

(2) Het Agentschap stuurt de ontvangen gegevens krachtens de artikelen 7 en 9 naar de bevoegde **autoriteit** (autoriteiten) van de lidstaten. Het Agentschap stuurt de bevoegde **autoriteit** (autoriteiten) ook geaggregeerde gegevens voor de luchtvaartuigexploitanten en leveranciers van luchtvaartbrandstoffen waarvoor de **autoriteit** (autoriteiten) bevoegd **is** (zijn) krachtens leden 3, 4 en 5.

Amendement

(3) Voor luchtvaartuigexploitanten **wordt** (worden) de bevoegde **autoriteit** (autoriteiten) vastgesteld overeenkomstig Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie¹⁶.

¹⁶ 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.

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.

Amendement 70

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Voor in de Unie gevestigde
luchthavens worden de bevoegde
autoriteiten vastgesteld op basis van de
respectievelijke territoriale jurisdictie.

Amendement

(4) Voor in de Unie gevestigde
luchthavens **wordt (worden)** de bevoegde
autoriteit (autoriteiten) vastgesteld op basis
van de respectievelijke territoriale
jurisdictie.

Amendement 71

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) Voor leveranciers van
luchtvaartbrandstof worden de bevoegde
autoriteiten vastgesteld op basis van de
lidstaat waarin deze leveranciers zijn
gevestigd.

Amendement

(5) Voor leveranciers van
luchtvaartbrandstof **wordt (worden)** de
bevoegde **autoriteit (autoriteiten)**
vastgesteld op basis van de lidstaat waarin
deze leveranciers zijn gevestigd.

Amendement 72

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) De lidstaten zien erop toe dat een
administratieve boete wordt opgelegd aan
elke luchtvaartuigexploitant die niet
voldoet aan de verplichtingen van **artikel 5**.
Die boete bedraagt minstens het dubbele

Amendement

(2) De lidstaten zien erop toe dat een
administratieve boete wordt opgelegd aan
elke luchtvaartuigexploitant die niet
voldoet aan de verplichtingen van **de**
artikelen 5 en 5 bis. Die boete bedraagt

van de gemiddelde jaarlijkse prijs van luchtvaartbrandstof per ton, voor de totale jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid brandstof.

minstens het dubbele van de gemiddelde jaarlijkse prijs van luchtvaartbrandstof per ton, voor de totale jaarlijkse niet-getankte hoeveelheid brandstof.

Amendement 73

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) De lidstaten zien erop toe dat een administratieve boete wordt opgelegd aan elke in de Unie gelegen luchthaven of elke brandstofgrondafhandelingsdienst die niet voldoet aan de verplichtingen van artikel 6. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 13 ter gedelegeerde handelingen vast te stellen voor het opstellen van richtsnoeren voor de berekening van het bedrag van de boete.

Amendement 74

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5) In het besluit waarbij de in leden 3 en 4 vermelde administratieve boetes worden opgelegd, legt de bevoegde autoriteit uit welke methode is toegepast voor het bepalen van de prijs van luchtvaartbrandstof, duurzame luchtvaartbrandstof en synthetische luchtvaartbrandstof op de markt van de Unie, op basis van verifieerbare en objectieve criteria.

(5) In het besluit waarbij de in **de** leden 2, 3 en 4 vermelde administratieve boetes worden opgelegd, legt de bevoegde autoriteit uit welke methode is toegepast voor het bepalen van de prijs van luchtvaartbrandstof, duurzame luchtvaartbrandstof en synthetische luchtvaartbrandstof op de markt van de Unie, op basis van verifieerbare en objectieve criteria.

Amendement 75

Voorstel voor een verordening
Artikel 11 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) De lidstaten moeten op nationaal niveau over het noodzakelijke wettelijke en administratieve kader beschikken om de naleving van de verplichtingen en de inning van de administratieve boetes te garanderen. ***De lidstaten maken het via deze administratieve boetes geïnde bedrag over in de vorm van een bijdrage aan InvestEU, de investeringsfaciliteit voor een groene transitie, ter aanvulling van de EU-garantie.***

Amendement 76

Voorstel voor een verordening
Artikel 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7) De lidstaten moeten op nationaal niveau over het noodzakelijke wettelijke en administratieve kader beschikken om de naleving van de verplichtingen en de inning van de administratieve boetes te garanderen.

Amendement

Artikel 11 bis

Toewijzing van boetes ter ondersteuning van duurzame luchtvaartbrandstoffen

Het via de in artikel 11 genoemde administratieve boetes geïnde bedrag wordt toegewezen aan gemeenschappelijke projecten, en met name grensoverschrijdende projecten, die gericht zijn op de snelle productie en inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen, rekening houdend met een brede geografische dekking, op de beperking van broeikasgasemissies in de luchtvaartsector – met inbegrip van de ontwikkeling, beproeving en toepassing van innovatieve vliegtuigtechnologieën die aanzienlijke emissiereducties kunnen opleveren – en op de herplaatsing, omscholing en bijscholing van werknemers, in hoogwaardig overleg met sociale partners.

De inkomsten uit de in de eerste alinea

genoemde boetes worden toegewezen aan het in artikel 10 bis, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG genoemde innovatiefonds. Die ontvangsten vormen externe bestemmingsontvangsten overeenkomstig artikel 21, lid 5, van het Financieel Reglement en worden ingevoerd overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op het innovatiefonds.

Amendement 77

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – alinea 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Het Agentschap **publiceert** elk jaar **een technisch verslag** op basis van de in de artikelen 7 en 9 bedoelde jaarverslagen. Dat verslag bevat minstens de volgende informatie:

Amendement

Het Agentschap **stelt** elk jaar op basis van de in de artikelen 7 en 9 bedoelde jaarverslagen **een technisch verslag en een samenvatting op en maakt die openbaar**. Dat verslag bevat minstens de volgende informatie:

Amendement 78

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – alinea 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) de geleverde hoeveelheid duurzame luchtvaartbrandstof en synthetische luchtvaartbrandstof, voor de hele Unie en per in de Unie gevestigde luchthaven;

Amendement

b) de geleverde hoeveelheid duurzame luchtvaartbrandstof – **per type brandstofgrondstof** – en synthetische luchtvaartbrandstof, voor de hele Unie, **per lidstaat** en per in de Unie gevestigde luchthaven;

Amendement 79

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – alinea 1 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) de toestand van de markt, met inbegrip van prijsinformatie, en tendensen op het gebied van de productie en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstof in de Unie;

Amendement

c) de toestand van de markt, met inbegrip van prijsinformatie, en tendensen op het gebied van de productie en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstof in de Unie **en in iedere lidstaat**;

Amendement 80

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – alinea 1 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) de mate waarin **luchthavens** de in artikel 6 vastgestelde verplichtingen **naleven**;

Amendement

d) de mate waarin **elke luchthaven** de in artikel 6 vastgestelde verplichtingen **naleeft**;

Amendement 81

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – alinea 1 – punt f

Door de Commissie voorgestelde tekst

f) de oorsprong **en** kenmerken van alle duurzame luchtvaartbrandstoffen die luchtvaartuigexploitanten hebben aangekocht voor gebruik voor vluchten die vertrekken vanaf in de Unie gelegen luchthavens.

Amendement

f) de oorsprong, **de** kenmerken **en de omzettingstechnologie** van alle duurzame luchtvaartbrandstoffen die luchtvaartuigexploitanten hebben aangekocht voor gebruik voor vluchten die vertrekken vanaf in de Unie gelegen luchthavens;

Amendement 82

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – alinea 1 – punt f bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

f bis) de effecten van de voor brandstofproductie gebruikte grondstoffen op het milieu en de

Amendement 83

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Bij wijze van uitzondering op artikel 4 mag een leverancier van luchtvaartbrandstoffen van 1 januari 2025 tot en met 31 december **2029** voor elke rapporteringsperiode het in bijlage I vastgestelde minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstof leveren als een gewogen gemiddelde van alle luchtvaartbrandstof die hij tijdens die rapporteringsperiode aan luchthavens in de hele Unie heeft geleverd.

Amendement

Bij wijze van uitzondering op artikel 4 mag een leverancier van luchtvaartbrandstoffen van 1 januari 2025 tot en met 31 december **2027** voor elke rapporteringsperiode het in bijlage I vastgestelde minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstof leveren als een gewogen gemiddelde van alle luchtvaartbrandstof die hij tijdens die rapporteringsperiode aan luchthavens in de hele Unie heeft geleverd.

Amendement 84

Voorstel voor een verordening Artikel 13 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 13 bis

Opt-in voor luchthavens en luchtvaartuigexploitanten

Op het grondgebied van de Unie gelegen luchthavens of luchtvaartuigexploitanten die vluchten uitvoeren vanaf het grondgebied van de Unie die niet binnen het toepassingsgebied van de definities van artikel 3 vallen, kunnen verzoeken om in het kader van deze richtlijn respectievelijk als luchthaven of luchtvaartuigexploitant van de Unie te worden behandeld indien zij de Commissie, het Agentschap en de bevoegde autoriteiten daarvan in kennis stellen.

Amendement 85

Voorstel voor een verordening Artikel 13 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 13 ter

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

- 1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.*
- 2. De in de artikelen 5, 9 bis en 11 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening].*
- 3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikelen 5, 9 bis en 11 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.*
- 4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.*
- 5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.*
- 6. Een overeenkomstig de artikelen 5, 9 bis en 11 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien*

het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met een maand verlengd.

Amendement 86

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Uiterlijk op 1 januari 2028 en daarna om de vijf jaar **dienen de diensten van** de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de ontwikkeling van de markt voor **luchtvaartbrandstoffen** en de gevolgen daarvan voor de interne luchtvaartmarkt van de Unie, met inbegrip van de **mogelijke uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening naar andere energiebronnen en andere types synthetische brandstoffen die gedefinieerd zijn in het kader van de richtlijn hernieuwbare energie, de mogelijke herziening van de in artikel 4 en bijlage I bedoelde minimumaandelen, en het niveau van de administratieve boetes**. Voor zover beschikbaar **bevat het verslag** informatie over de opstelling van een potentieel beleidskader voor het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op het niveau van de ICAO. **Het verslag verschaft ook informatie over** de technologische ontwikkelingen op het gebied van onderzoek en innovatie in de luchtvaart die relevant zijn voor **duurzame luchtvaartbrandstoffen**, onder meer ook

Amendement

Uiterlijk op 1 januari 2026 en daarna om de vijf jaar **dient** de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over **de evaluatie van deze verordening en maakt zij dit openbaar. De Commissie brengt verslag uit over:**

met betrekking tot *het beperken van andere emissies dan CO₂. In het verslag kan worden nagegaan of deze verordening moet worden gewijzigd en kunnen, indien passend, opties voor wijzigingen worden voorgesteld die in de lijn liggen van* een potentieel beleidskader inzake het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op het niveau van de ICAO.

- a) de ontwikkeling van de markt voor *luchtvaarttechnologieën en brandstoffen, met name de ontwikkeling van duurzame luchtvaartbrandstoffen*, en de gevolgen daarvan voor de interne luchtvaartmarkt *en het concurrentievermogen* van de Unie, met inbegrip van de *sociale effecten en de daaraan gerelateerde behoeften op het gebied van werk en opleiding*;
- b) de ontwikkeling van *luchthavenactiviteiten met betrekking tot broeikasgasemissies en niet-CO₂-emissies, luchtkwaliteit en geluidshinder in en rond luchthavens*;
- c) een gedetailleerde analyse en kwantificering van de toelevering van *grondstoffen voor duurzame luchtvaartbrandstoffen met het oog op de verwezenlijking van de in bijlage I bij deze verordening opgenomen doelstellingen*;
- d) informatie over het gebruik van *duurzame luchtvaartbrandstoffen in de buurlanden van de Unie en wereldwijd*;
- e) voor zover beschikbaar informatie over de opstelling van een potentieel beleidskader voor het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op het niveau van de ICAO;
- f) de technologische ontwikkelingen op het gebied van onderzoek en innovatie in de luchtvaart die relevant zijn voor *deze verordening*, onder meer ook met betrekking tot *de ontwikkeling van technologieën zoals door elektriciteit en waterstof aangedreven luchtvaartuigen en de vermindering van de CO₂- en niet-CO₂-*

emissies;

g) het gebruik van de inkomsten uit de in artikel 11 bedoelde administratieve boetes;

h) de potentiële voor- en nadelen van een uitbreiding van de in artikel 4 en bijlage I bedoelde verplichtingen inzake de levering van SAF en de in artikel 5 bedoelde tankverplichting tot particuliere pleziervluchten na een uitgebreide effectbeoordeling.

2. De Commissie doet de in dit artikel genoemde verslagen zo nodig vergezeld gaan van wetgevingsvoorstellen tot wijziging van deze verordening, met name wat betreft:

a) de minimumaandelen als bedoeld in artikel 4 en bijlage I;

b) de aanpassing van deze verordening aan een potentieel beleidskader inzake het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op het niveau van de ICAO op een manier die in overeenstemming is met het doel om de milieu-integriteit en doeltreffendheid van de klimaatactie van de Unie in stand te houden, met name de doelstelling voor de reductie van broeikasgasemissies tegen 2030 voor de hele economie van de Unie en de doelstelling van klimaatneutraliteit zoals vastgesteld in Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad¹ bis (“Europese klimaatwet”);

c) de noodzaak van maatregelen om potentiële koolstoflekkage en concurrentienadelen te voorkomen voor vluchten vanaf een in de Unie gelegen luchthaven met eindbestemming in derde landen waar geen bijmengverplichtingen bestaan die gelijkwaardig zijn aan de in deze verordening vastgestelde verplichtingen.

Voorstel voor een verordening
Bijlage I – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) Vanaf 1 januari 2025, een minimumaandeel van 2 % SAF;

Amendement

(a) Vanaf 1 januari 2025, een minimumaandeel van 2 % SAF, **waarvan een minimumaandeel van 0,03 % synthetische luchtvaartbrandstoffen**;

Amendement 88

Voorstel voor een verordening
Bijlage I – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) Vanaf 1 januari 2030, een minimumaandeel van 5 % SAF, waarvan een minimumaandeel van 0,7 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;

Amendement

(b) Vanaf 1 januari 2030, een minimumaandeel van 8 % SAF, waarvan een minimumaandeel van 2,5 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;

Amendement 89

Voorstel voor een verordening
Bijlage I – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) Vanaf 1 januari 2035, een minimumaandeel van 20 % SAF, waarvan een minimumaandeel van 5 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;

Amendement

(c) Vanaf 1 januari 2035, een minimumaandeel van 21 % SAF, waarvan een minimumaandeel van 10 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;

Amendement 90

Voorstel voor een verordening
Bijlage I – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) Vanaf 1 januari 2040, een minimumaandeel van 32 % SAF, waarvan een minimumaandeel van 8 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;

Amendement

(d) Vanaf 1 januari 2040, een minimumaandeel van 40 % SAF, waarvan een minimumaandeel van 20 % synthetische luchtvaartbrandstoffen;

Amendement 91

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst

(e) Vanaf 1 januari 2045, een minimumaandeel van **38** % SAF, waarvan een minimumaandeel van **11** % synthetische luchtvaartbrandstoffen.

Amendement

(e) Vanaf 1 januari 2045, een minimumaandeel van **60** % SAF, waarvan een minimumaandeel van **30** % synthetische luchtvaartbrandstoffen.

Amendement 92

Voorstel voor een verordening Bijlage I – punt f

Door de Commissie voorgestelde tekst

(f) Vanaf 1 januari 2050, een **minimumaandeel** van **63** % SAF, waarvan een minimumaandeel van **28** % synthetische luchtvaartbrandstoffen.

Amendement

(f) Vanaf 1 januari 2050, een **aandeel** van **100** % SAF, waarvan een minimumaandeel van **65** % synthetische luchtvaartbrandstoffen, **onverminderd artikel 14**.

PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

Titel	Een gelijk speelveld voor duurzame luchtvaart
Document- en procedurenummers	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	TRAN 13.9.2021
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	ENVI 13.9.2021
Medeverantwoordelijke commissies - datum bekendmaking	11.11.2021
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Nicolás González Casares 16.9.2021
Behandeling in de commissie	14.2.2022
Datum goedkeuring	28.4.2022
Uitslag eindstemming	+ : 46 - : 14 0 : 26
Bij de eindstemming aanwezige leden	Mathilde Androuët, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Sjøgaard-Lidell, Maria Spyraiki, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Dace Melbārde, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

46	+
NI	Athanasios Konstantinou
PPE	Stanislav Polčák
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Søgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

14	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooken, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Simona Baldassarre, Marco Dreosto, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Silvia Sardone
PPE	Marian-Jean Marinescu

26	0
ID	Mathilde Androuët, Aurélia Beigneux, Catherine Griset, Joëlle Mélin
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Bartosz Arłukowicz, Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Christine Schneider, Maria Spyraiki, Pernille Weiss

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding