Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
C-serie

C/2024/5997

9.10.2024

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Interpretatierichtsnoeren voor de toepassing van de uitzonderingen in artikel 5 van Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart)

(C/2024/5997)

INHOUDSOPGAVE

Bladzijde

1. Inleiding ... 3
2. Toepassingsgebied van artikel 5 van de RFEUA: een tankverplichting voor luchtvaartuigexploitanten ... 4
   - 2.1. Wie valt onder de verplichting van artikel 5, lid 1, van de RFEUA en welke vluchten vallen binnen het toepassingsgebied ervan? ... 4
   - 2.2. Wat houdt de wettelijke verplichting van artikel 5, lid 1, RFEUA in? ... 5
   - 2.3. Wanneer en waar moet de luchtvaartuigexploitant tanken? ... 6
   - 2.4. Zijn luchtvaartuigexploitanten uit derde landen krachtens artikel 5, lid 1, van de RFEUA verplicht om te tanken? ... 6
   - 2.5. Wat is de rol van de Unieluchthavenbeheerder? ... 7
3. Vrijstellingen van de tankverplichting ... 7
4. Artikel 5, lid 2, van de RFEUA: Om veiligheidsredenen onder de vereiste tankdrempel van 90 % zakken op de Unieluchthaven van vertrek ... 7
   - 4.1. Onder de tankverplichting zakken. Gevolgen voor de jaarlijkse rapportering uit hoofde van artikel 8 van de RFEUA[0] ... 8
   - 4.2. Voorbeelden van gebeurtenissen die het noodzakelijk maken luchtvaartbrandstof te tanken om te voldoen aan de brandstofveiligheidsregels, en van bewijsstukken (motiveringen) ... 9
   - 4.3. Hoe lang moet de luchtvaartuigexploitant de bewijsstukken bewaren? ... 11
   - 4.4. Overwegingen met betrekking tot de keuze van uitwijkluchthaven en discretionaire brandstof ... 11
5. Artikel 5, lid 3, van de RFEUA: tijdelijke vrijstellingen van de tankverplichting ... 12
   - 5.1. Eerste voorwaarde: afstandsvereisten ... 12
   - 5.2. Tweede voorwaarde: de eisen van artikel 5, lid 3, punten a) en b) ... 13
     - 5.2.1. Artikel 5, lid 3, punt a), van de RFEUA — ernstige en terugkerende operationele problemen en onredelijke turnaround-tijden ... 13
     - 5.2.2. Artikel 5, lid 3, punt b) — Structurele problemen met de levering van luchtvaartbrandstof als gevolg van geografische kenmerken ... 15
6. De bevoegde autoriteit voor de toepassing van artikel 5 van de RFEUA ... 18
   - 6.1. De rol van autoriteiten voor de toepassing van artikel 5, leden 2 en 3, van de RFEUA ... 18
   - 6.2. Wie is de bevoegde autoriteit voor de handhaving van de tankverplichting en voor het opleggen van boetes? . 18
7. Samenwerking tussen autoriteiten ... 20
8. Met betrekking tot de procedure voor het aanvragen van een vrijstelling op grond van artikel 5, lid 3, punt a) of b), van de RFEUA en de rol van de Commissie ... 21
   - 8.1. Duur en verlenging van de vrijstelling ... 21
   - 8.2. Wanneer moet het verzoek bij de bevoegde autoriteit worden ingediend? ... 21
   - 8.3. De bevoegde autoriteit kan aanvullende informatie vragen ... 21
   - 8.4. Het besluit van de bevoegde autoriteit (artikel 5, lid 6, van de RFEUA) ... 21
   - 8.5. Wanneer wordt het nationale besluit van toepassing? ... 22

8.6. Rol van de Commissie 22
8.6.1. Publicatie van de lijst van vrijstellingen 22
8.6.2. Met betrekking tot klachten over verleende vrijstellingen 22

1. **INLEIDING**

Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (de "verordening" of "RFEUA") ([1]) heeft tot doel ervoor te zorgen dat het luchtvervoer in de Europese Unie (EU) voldoet aan de klimaatdoelstellingen van de Unie voor 2030 en 2050 en een sleutelrol speelt bij de uitvoering van de Europese klimaatwet ([2]), met behoud van een gelijk speelveld op de interne markt. In de verordening zijn geharmoniseerde regels vastgesteld inzake de levering en het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen (Sustainable Aviation Fuels, SAF) in de Unie. De leveranciers van luchtvaartbrandstoffen moeten een steeds groter minimumaandeel aan duurzame en synthetische luchtvaartbrandstoffen aan de luchtvaartmarkt leveren, en de luchthavenbeheerders moeten de toegang tot deze brandstoffen vergemakkelijken. Luchtvaartuigexploitanten die vanop Unieluchthavens vertrekken, moeten de luchtvaartbrandstof tanken die nodig is voor hun volledige vlucht, zodat buitensporige emissies als gevolg van extra gewicht worden vermeden en het risico op koolstoflekkage als gevolg van brandstoftankeringpraktijken tot een minimum wordt beperkt ([3]).

De verordening bevat verplichtingen voor luchtvaartuigexploitanten en brandstofleveranciers om gegevens te verzamelen en te rapporteren aan de bevoegde autoriteiten en aan het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart ("EASA"). Ze bevat ook regels voor de aanwijzing van bevoegde autoriteiten in de lidstaten, die de verordening zullen uitvoeren en handhaven, en een verplichting om te voorzien in doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties in geval van niet-naleving.

Zoals uitgelegd in overwegingen 5 en 28 van de verordening is brandstoftankering niet duurzaam; dit moet derhalve worden vermeden omdat het de inspanningen van de Unie om de milieueffecten van het vervoer te beperken, ondermijnt. Het is ook in strijd met de decarbonisatiedoelstellingen van de luchtvaart, want hoe meer een luchtvaartuig weegt, hoe hoger het brandstofverbruik en de bijbehorende emissies van de vlucht (zowel CO_2 als niet-CO_2). Daarom verplicht artikel 5 van de RFEUA luchtvaartuigexploitanten om vóór vertrek te tanken op een bepaalde Unieluchthaven.

Brandstoftankering kan het gelijke speelveld in gevaar brengen. In dit verband is artikel 5 van de RFEUA in de hele EU van toepassing op zowel EU- als niet-EU-luchtvaartuigexploitanten. Artikel 5 van de RFEUA heeft uiteindelijk tot doel de versnippering van de EU-luchtvervoersmarkt te voorkomen, verstoringen en oneerlijke praktijken van kostenvermijding bij het bijtanken door luchtvaartuigexploitanten te voorkomen en de transitie weg van fossiele brandstoffen te bevorderen. De tankverplichting in artikel 5 is daarom een cruciaal onderdeel van de RFEUA.

Bij wijze van uitzondering en indien naar behoren gemotiveerd, mag een luchtvaartuigexploitant onder de in artikel 5, lid 1, van de RFEUA vastgestelde drempel zakken omdat hij anders de toepasselijke brandstofveiligheidsvoorschriften niet kan naleven. Voorts kan hij, indien naar behoren gemotiveerd, de bevoegde autoriteit (of autoriteiten) verzoeken om tijdelijke vrijstelling van de tankverplichting. In artikel 5, lid 3, van de RFEUA zijn de voorwaarden vastgesteld waaraan moet worden voldaan om een dergelijke vrijstelling aan te vragen.

Artikel 5, lid 11, van de RFEUA verplicht de Commissie om richtsnoeren vast te stellen voor de toepassing van de in artikel 5 van de RFEUA bedoelde vrijstellingen. Deze richtsnoeren moeten de elementen bevatten die een luchtvaartuigexploitant moet verstrekken om die vrijstellingen te rechtvaardigen.

In deze interpretatierichtsnoeren is uiteengezet hoe de in artikel 5, leden 2 en 3, van de RFEUA bedoelde vrijstellingen volgens de Commissie moeten worden toegepast. Ze zijn bedoeld om de autoriteiten van de lidstaten te helpen beslissen of verzoeken om vrijstelling moeten worden ingewilligd. Ze moeten ook bijdragen tot een consistentere toepassing en handhaving van de verordening. Met het oog op een consistente toepassing van de krachtens artikel 5 van de RFEUA vastgestelde vrijstellingen in de hele EU, kunnen vragen over de interpretatie en toepassing van het relevante rechtskader worden besproken in de deskundigengroep van de Commissie inzake duurzame luchtvaart (E03118/2) ([4]), met de steun van het EASA. Alleen het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft de bevoegdheid om een bindende uitlegging van het Unierecht te geven.

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

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

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

([4]) Subgroep Duurzame luchtvaart (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=nl&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. TOEPASSINGSGEBIED VAN ARTIKEL 5 VAN DE RFEUA: EEN TANKVERPLICHTING VOOR LUCHTVAARTUIGEXPLOITANTEN

Krachtens artikel 5, lid 1, van de RFEUA moeten luchtvaartuigexploitanten *minstens 90 % van de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof* tanken op elke Unieluchthaven van vertrek waarop zij commerciële vluchten uitvoeren.

Het doel van deze bepaling is ervoor te zorgen dat de hoeveelheid luchtvaartbrandstof die vóór vertrek vanop een bepaalde Unieluchthaven wordt getankt, in verhouding staat tot de hoeveelheid luchtvaartbrandstof die nodig is om de vluchten die in de loop van het jaar vanaf die Unieluchthaven vertrekken, uit te voeren.

Om de doelstelling van artikel 5 met betrekking tot de verplichting om te tanken op de Unieluchthaven van vertrek te verwezenlijken, moeten de relevante partijen in de luchtvaartsector, namelijk beheerders van Unieluchthavens, luchtvaartuigexploitanten, brandstofproducenten, leveranciers van luchtvaartbrandstof en brandstofafhandelaars, samenwerken om te zorgen voor een soepele transitie waarbij de operationele moeilijkheden tot een minimum worden beperkt.

2.1. Wie valt onder de verplichting van artikel 5, lid 1, van de RFEUA en welke vluchten vallen binnen het toepassingsgebied ervan?

Alle luchtvaartuigexploitanten die binnen het toepassingsgebied van de RFEUA vallen, moeten wettelijk voldoen aan de tankverplichting van artikel 5, lid 1, van de RFEUA wanneer zij vertrekken vanaf een Unieluchthaven. In artikel 3, lid 3, van de RFEUA is een luchtvaartuigexploitant gedefinieerd als "een persoon die tijdens de vorige rapportageperiode minstens 500 commerciële passagiersvluchten of 52 commerciële vrachtvluchten heeft uitgevoerd ([5]) vanaf Unieluchthavens of, als die persoon niet kan worden geïdentificeerd, de eigenaar van het luchtvaartuig".

Een luchtvaartuigexploitant wordt geïdentificeerd aan de hand van de roepnaam die wordt gebruikt voor luchtverkeersleidingsdoeleinden, zoals vermeld in het operationele vluchtplan (luchtvaartuigidentificatie). De roepnaam is als volgt:

a) als het operationele vluchtplan de ICAO-aanduiding voor het exploitatieagentschap van het luchtvaartuig bevat, is de unieke luchtvaartuigexploitant het exploitatieagentschap van het luchtvaartuig waaraan die ICAO-aanduiding is toegewezen ([6]);

b) als het operationele vluchtplan de nationaliteit of het gemeenschappelijk merkteken en het registratiemerk van het luchtvaartuig bevat dat uitdrukkelijk is opgenomen in een Aircraft Operator Certificate (AOC) of gelijkwaardig, of in een door een staat afgegeven document waarin de exploitant van het luchtvaartuig wordt geïdentificeerd, is de unieke luchtvaartuigexploitant de natuurlijke of rechtspersoon die houder is van het AOC (of gelijkwaardig) of die in het document is vermeld;

c) als de luchtvaartuigexploitant niet kan worden geïdentificeerd, is de eigenaar van het luchtvaartuig de luchtvaartuigexploitant.

Artikel 5, lid 1, van de RFEUA is van toepassing op luchtvaartuigen in de civiele luchtvaart die commerciële vluchten uitvoeren, overeenkomstig artikel 2, lid 1, tweede alinea. In artikel 3, lid 4, is "commerciële vlucht" gedefinieerd als: "een vlucht die wordt uitgevoerd met het oog op het vervoer van passagiers, vracht of post tegen een vergoeding of huurprijs, met inbegrip van commerciële zakenvluchten".

Op grond van een wetleaseovereenkomst wordt een luchtvaartuig geëxploiteerd door de leasegever (eigenaar van het luchtvaartuig), die verantwoordelijk blijft voor de staat en het onderhoud van het luchtvaartuig, ten gunste van de leasenemer (de entiteit die het luchtvaartuig leaset), die de effectieve zeggenschap over de vlucht behoudt. Derhalve mag worden verondersteld dat de leasenemer de exploitant van de vlucht is en dat het vluchtplan de ICAO-aanduiding van de leasenemer bevat.

Op grond van een dryleaseovereenkomst wordt een luchtvaartuig geëxploiteerd door de leasenemer, onder zijn AOC, en wordt de feitelijke zeggenschap over het luchtvaartuig doorgegeven aan de leasenemer. Derhalve mag worden verondersteld dat de leasenemer de exploitant is en dat de ICAO-aanduiding van de leasenemer in het vluchtplan moet worden vermeld.

([5]) Het begrip "uitvoeren van een vlucht" moet in economische zin worden opgevat. Dit betekent dat de in de definitie van "luchtvaartuigexploitant" genoemde "persoon" bijvoorbeeld niet verwijst naar de piloot die namens een rechtspersoon met het luchtvaartuig vliegt.

([6]) De ICAO-aanduidingen zijn opgenomen in Doc 8585 — Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services.

De verordening is niet van toepassing op militaire luchtvaartuigen en op vluchten die uitsluitend worden gebruikt voor humanitaire operaties, al dan niet vrijwillige repatriërings- en terugkeeroperaties ([7]), met inbegrip van overnames, alsmede voor opsporings-, reddings-, rampenbestrijdings-, medische, douane-, politie- en brandbestrijdingsdoeleinden. Staatsvluchten waarmee staatshoofden, regeringsleiders en ministers van derde landen worden vervoerd, zijn eveneens uitgesloten. Opleidingsvluchten (wanneer het louter om een niet-commerciële vlucht gaat) en cirkelvluchten (vluchten die vertrekken en aankomen op dezelfde luchthaven, zonder tussenstop) zijn eveneens uitgesloten, omdat zij worden uitgevoerd in uitzonderlijke omstandigheden; zij kunnen niet altijd op dezelfde manier worden gepland als gewone commerciële vluchten, en kunnen daarom mogelijk niet altijd voldoen aan de verplichtingen uit hoofde van deze bepaling (zie overweging 17 van de RFEUA). In de praktijk kunnen uitgesloten vluchten worden geïdentificeerd via de vrijstellingscode van het Central Route Charges Office (CRCO) van EUROCONTROL en/of het vluchtidentificatieveld in het operationele vluchtplan.

Onderhouds-, herpositionerings- of ferryvluchten vallen onder het toepassingsgebied van artikel 5, lid 1, van de RFEUA, voor zover deze worden beschouwd als activiteiten die verband houden met de commerciële activiteiten van de luchtvaartuigexploitant. Positionerings- en ferryvluchten in verband met opsporing en redding zijn bijvoorbeeld uitgesloten. Vluchten die worden uitgevoerd in het kader van een openbaredienstverplichting vallen binnen het toepassingsgebied van de RFEUA.

Om een gelijk speelveld te waarborgen, bestrijkt de RFEUA zoveel mogelijk commercieel luchtverkeer op de gehele luchtvaartmarkt van de EU. Alle luchtvaartuigexploitanten die ten minste 500 commerciële passagiersvluchten of 52 commerciële vrachtvluchten hebben uitgevoerd zijn onderworpen aan de verplichting van artikel 5, lid 1, van de RFEUA. De RFEUA biedt luchtvaartuigexploitanten echter de mogelijkheid een hoger ambitieniveau na te streven door hen toe te staan te kiezen voor de verplichtingen van artikel 2, lid 3, van de RFEUA, waarin de rechtsgrondslag en de procedure voor dit doel zijn vastgesteld.

Met de hulp van EUROCONTROL en in samenwerking met de lidstaten stelt de Commissie een jaarlijks bijgewerkte lijst op van de luchtvaartuigexploitanten die onder het toepassingsgebied van de RFEUA vallen, met vermelding van de verantwoordelijke lidstaat waaraan zij zijn toegewezen, en publiceert zij deze lijst op haar website ([8]).

2.2. **Wat houdt de wettelijke verplichting van artikel 5, lid 1, RFEUA in?**

De in artikel 5, lid 1, van de RFEUA vereiste tankdrempel van 90 % geldt voor de "jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof". In artikel 3, punt (24), van de RFEUA is dit gedefinieerd als de hoeveelheid luchtvaartbrandstof die in bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie "brandstof voor de vlucht" en "brandstof voor het taxiën" wordt genoemd ([9]). De luchtvaartuigexploitant moet op een bepaalde Unieluchthaven ten minste 90 % van de jaarlijks vereiste brandstof (d.w.z. voor de vlucht en het taxiën voor opstijgen) tanken om alle onder de RFEUA vallende vertrekkende vluchten uit te voeren tijdens een rapporteringsperiode (d.w.z. de periode van 1 januari tot en met 31 december van het jaar voorafgaand aan het rapporteringsjaar) op die bepaalde Unieluchthaven.

De in artikel 8 en bijlage II van de RFEUA vastgestelde rapportageverplichtingen hebben betrekking op de totale jaarlijkse hoeveelheid brandstof die gepland is voor alle vluchten die vertrekken vanaf een bepaalde Unieluchthaven en de totale jaarlijkse hoeveelheid voor die vluchten meegenomen brandstof. Afhankelijk van de door de luchtvaartuigexploitant toegepaste processen kan aan de hand van verschillende bronnen worden aangetoond hoeveel brandstof is getankt (bv. i) brandstoffacturen van de brandstofleverancier, ii) het verschil tussen de hoeveelheid brandstof op het tijdstip van aankomst op een Unieluchthaven (block-on) en de hoeveelheid brandstof op het tijdstip van vertrek uit die Unieluchthaven (block-off) en iii) informatie uit bronnen zoals het journaal van het luchtvaartuig, het technisch logboek en het operationele vluchtplan).

In de verplichting om te tanken op de Unieluchthaven van vertrek is sprake van "luchtvaartbrandstof". Luchtvaartbrandstof is in artikel 3, punt (6), van de RFEUA gedefinieerd als drop-inbrandstof die wordt geproduceerd voor direct gebruik door luchtvaartuigen. De tankverplichting heeft dus betrekking op alle beschikbare luchtvaartbrandstoffen, met inbegrip van conventionele brandstoffen.

([7]) In de zin van de EU-wetgeving inzake het migratie- en asielbeleid.

([8]) Voor de lijst van luchtvaartuigexploitanten die onder het toepassingsgebied van de RFEUA vallen, zie de website van het DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

([9]) Voor nadere informatie, zie CAT.OP.MPA.181 Brandstof-/energieplan — beleid inzake brandstof-/energieplanning en herplanning tijdens de vlucht — vleugelvliegtuigen.

Wanneer een luchtvaartuigexploitant nalaat op basis van artikel 5, leden 2 en 3, van de RFEUA te motiveren waarom hij niet voldaan heeft aan de verplichting om ten minste 90 % van de "jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof" te tanken, kan hij worden beboet. Deze boete moet door de autoriteiten van de lidstaten worden opgelegd overeenkomstig artikel 12, lid 2, van de RFEUA. Een luchtvaartuigexploitant kan van de boete worden vrijgesteld als hij kan aantonen dat de niet-naleving van de in artikel 5 vastgelegde verplichtingen het gevolg was van uitzonderlijke en onvoorzienbare omstandigheden waarop hij geen invloed had en waarvan de gevolgen zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet hadden kunnen worden voorkomen.

2.3. **Wanneer en waar moet de luchtvaartuigexploitant tanken?**

Een luchtvaartuigexploitant die onder het toepassingsgebied van de RFEUA valt, moet brandstof tanken wanneer hij vertrekt vanaf een Unieluchthaven (d.w.z. de Unieluchthaven van vertrek).

In artikel 3, lid 1, van de RFEUA is "Unieluchthaven" gedefinieerd als een luchthaven zoals gedefinieerd in artikel 2 van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake luchthavengelden. Daar is "luchthaven" gedefinieerd als "elk terrein dat speciaal is ingericht om luchtvaartuigen de mogelijkheid te bieden te landen, op te stijgen of manoeuvres uit te voeren, met inbegrip van de eventueel bijbehorende installaties ten behoeve van het verkeer van en de dienstverlening aan luchtvaartuigen en de nodige installaties ten behoeve van de commerciële luchtdiensten" ([10]).

Unieluchthavens met een passagiersverkeer van meer dan 800 000 passagiers of een vrachtverkeer van meer dan 100 000 ton in de vorige verslagperiode, vallen onder het toepassingsgebied van de RFEUA. Deze drempel is vastgesteld om te voorkomen dat de luchtvervoersactiviteiten op kleine luchthavens onnodig worden belast.

Luchthavens in een ultraperifeer gebied, zoals vermeld in artikel 349 VWEU — namelijk Guadeloupe, Frans-Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, de Azoren, Madeira en de Canarische Eilanden — vallen buiten het toepassingsgebied van artikel 5 van de RFEUA.

De lidstaten kunnen ambitieuzer zijn en besluiten dat een luchthaven op hun grondgebied die onder de toepasselijke drempel blijft en/of die zich in een ultraperifeer gebied bevindt, toch onder de RFEUA valt. Een luchthavenbeheerder kan er ook voor kiezen om een door hem beheerde luchthaven onder de RFEUA te laten vallen en te laten behandelen als een Unieluchthaven; daartoe moet hij een verzoek indienen bij de respectieve bevoegde autoriteiten. In zijn verzoek moet de luchthavenbeheerder aantonen dat de kandidaat-luchthaven voldoet aan de vereisten van artikel 6, lid 1, van de RFEUA. De rechtsgrondslag en de procedure hiervoor zijn te vinden in artikel 2, lid 2, van de RFEUA.

De Commissie verstrekt, in samenwerking met de lidstaten, een lijst van Unieluchthavens die onder het toepassingsgebied van de RFEUA vallen. Deze lijst wordt jaarlijks bijgewerkt ([11]).

2.4. **Zijn luchtvaartuigexploitanten uit derde landen krachtens artikel 5, lid 1, van de RFEUA verplicht om te tanken?**

Zoals uiteengezet in punt 2.3, geldt de verplichting om ten minste 90 % van de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof te tanken voor de Unieluchthaven van vertrek. Een luchtvaartuigexploitant uit een derde land is bij vertrek vanaf een Unieluchthaven derhalve onderworpen aan de verplichting van artikel 5, lid 1, als hij in de vorige verslagperiode 500 commerciële passagiersvluchten of 52 commerciële vrachtvluchten vanaf Unieluchthavens heeft uitgevoerd. In de praktijk betekent dit dat luchtvaartuigexploitanten uit een derde land 90 % van de luchtvaartbrandstof die zij jaarlijks nodig hebben om vanaf Unieluchthavens te vertrekken, moeten tanken op de Unieluchthavens van waar zij vertrekken.

Een luchtvaartuigexploitant uit een derde land die de verplichtingen van artikel 5 niet naleeft, wordt bestraft met een boete die wordt opgelegd door een bevoegde autoriteit van een lidstaat (zie artikel 12, lid 2, van de RFEUA), tenzij de niet-naleving naar behoren wordt gemotiveerd op basis van artikel 5, lid 2 of 3, van de RFEUA of het gevolg is van uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden overeenkomstig artikel 12, lid 2, derde zin, van de RFEUA.

([10]) Artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PB L 70 van 14.3.2009, blz. 11).

([11]) Voor de lijst van Unieluchthavens die onder het toepassingsgebied van de RFEUA vallen, zie de website van het DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

2.5. **Wat is de rol van de Unieluchthavenbeheerder?**

Unieluchthavenbeheerders die onder het toepassingsgebied van de verordening vallen, spelen een belangrijke rol om de naleving van de tankverplichting door luchtvaartuigexploitanten te vergemakkelijken. In dit verband moet de Unieluchthavenbeheerder de personele middelen en infrastructuur (bv. voldoende en gekwalificeerd personeel, tankcapaciteit en brandstofvoorziening, tankvrachtwagens, hydrantsystemen enz.) plannen die de naleving van de verplichting van artikel 5, lid 1, van de RFEUA door luchtvaartuigexploitanten faciliteren.

Niettemin moet worden opgemerkt dat bepaalde luchthavens (bv. op eilanden) vanwege hun geografische situatie mogelijk niet over de vereiste infrastructuur en/of luchtvaartbrandstofvoorziening beschikken en daarom mogelijk niet in staat zijn het herhaaldelijk tanken van luchtvaartbrandstof op de luchthaven in dezelfde mate te faciliteren als andere luchthavens met meer middelen. Luchtvaartuigexploitanten kunnen daarom verzoeken om tijdelijke vrijstellingen van hun tankverplichtingen voor bepaalde routes van/naar luchthavens op eilanden zonder spoor- of wegverbindingen met een Unieluchthaven, onder de specifieke omstandigheden van artikel 5, lid 3, van de RFEUA.

3. **VRIJSTELLINGEN VAN DE TANKVERPLICHTING**

Op grond van artikel 5, lid 2, van de RFEUA mag een luchtvaartuigexploitant onder de tankdrempel zakken als dit nodig is voor de naleving van de toepasselijke brandstofveiligheidsvoorschriften van Verordening (EU) nr. 965/2012 ([12]). In dit verband moet de beslissing van de gezagvoerders over de uiteindelijk getankte hoeveelheid brandstof vóór vertrek vanaf een Unieluchthaven worden nageleefd zonder inmenging van de luchtvaartuigexploitant ([13]) (zie punt 4 voor meer informatie). Vrijstellingen die gerechtvaardigd zijn op grond van artikel 5, lid 2, van de RFEUA worden achteraf gerapporteerd in het jaarverslag dat de luchtvaartuigexploitant moet indienen, zoals vastgesteld in artikel 8 van de RFEUA.

Andere vrijstellingen van de in artikel 5, lid 1, van de RFEUA vastgestelde tankverplichting zijn beperkt tot twee situaties als omschreven in artikel 5, lid 3, punten a) en b), van de RFEUA, waarvoor vooraf een gemotiveerd en gedetailleerd verzoek moet worden ingediend bij de bevoegde autoriteit. Deze vrijstellingen moeten vooraf worden aangevraagd; zie de punten 5 en 8 voor meer informatie. De eerste mogelijkheid voor een vrijstelling van artikel 5, lid 1, is beperkt tot specifieke routes vanaf Unieluchthavens en tot specifieke situaties, d.w.z. ernstige en terugkerende operationele problemen bij het tanken van luchtvaartuigen op een bepaalde Unieluchthaven die luchtvaartuigexploitanten beletten om binnen een redelijke termijn turnaround-vluchten uit te voeren. De tweede mogelijkheid heeft betrekking op structurele brandstofleveringsproblemen als gevolg van de geografische kenmerken van een bepaalde Unieluchthaven, die leiden tot aanzienlijk hogere prijzen van luchtvaartbrandstoffen, waardoor de betrokken luchtvaartuigexploitant een aanzienlijk concurrentienadeel ondervindt ten opzichte van de marktomstandigheden op andere Unieluchthavens met vergelijkbare mededingingskenmerken.

4. **ARTIKEL 5, LID 2, VAN DE RFEUA: OM VEILIGHEIDSREDENEN ONDER DE VEREISTE TANKDREMPEL VAN 90 % ZAKKEN OP DE UNIELUCHTHAVEN VAN VERTREK**

In artikel 5, lid 2, van de RFEUA is bepaald dat een luchtvaartuigexploitant op een Unieluchthaven van vertrek onder de drempel van 90 % van de "jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof" (d.w.z. brandstof voor de vlucht en taxibrandstof voor opstijgen) mag zakken indien dit nodig is voor de naleving van de toepasselijke brandstofveiligheidsvoorschriften. Deze bepaling houdt rekening met de noodzaak om de naleving van bijvoorbeeld Verordening (EU) nr. 965/2012 ([14]) van de Commissie te waarborgen, en meer in het bijzonder van de veiligheidsvoorschriften in bijlage IV bij die verordening: punten CAT.OP.MPA.180, 181, 182 en 260, en, indien van toepassing, CAT.OP.MPA.185 voor brandstofbeheer en -planning tijdens de vlucht. De aanvaardbare wijzen van naleving (Acceptable Means of Compliance, AMC) en Guidance Material (GM) van het EASA voor bijlage IV "Commercieel luchtvervoer", deel CAT, van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie inzake luchtvaartactiviteiten, bevatten nadere gegevens over die bepalingen ([15]).

([12]) Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

([13]) CAT.OP.MPA.181, c), 8) "*discretionaire brandstof, indien vereist door de gezagvoerder*", bijlage IV, subdeel B, bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie.

([14]) Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

([15]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations.

Zie de punten 4.1 tot en met 4.4 voor meer informatie over de mogelijke redenen om, om veiligheidsredenen, onder de tankdrempel te zakken (en het vereiste bewijsmateriaal).

4.1. **Onder de tankverplichting zakken. Gevolgen voor de jaarlijkse rapportering uit hoofde van artikel 8 van de RFEUA** ([16])

Als een luchtvaartuigexploitant onder de tankdrempel van 90 % van de "jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof" (vluchten en taxiën voor vertrek) zakt op een Unieluchthaven van vertrek, moet hij hiervoor een passende rechtvaardiging verstrekken aan de bevoegde autoriteit of autoriteiten die verantwoordelijk is (zijn) voor de desbetreffende Unieluchthaven en aan het EASA.

Meer bepaald moet de luchtvaartuigexploitant motiveren waarom de hoeveelheden luchtvaartbrandstof onder de drempel van 90 % liggen, en niet de hoeveelheden luchtvaartbrandstof die zijn opgenomen in de buffer van 10 %, zoals bepaald in artikel 5, lid 1, van de RFEUA. Met andere woorden, de luchtvaartuigexploitant moet de geaggregeerde hoeveelheden brandstof rapporteren die zijn getankt (meegenomen op eerdere vluchten) om te voldoen aan de brandstofveiligheidsvoorschriften, waardoor hij de tankdrempel van 90 % niet kan naleven op een bepaalde Unieluchthaven. De luchtvaartuigexploitant moet de getroffen routes vermelden in zijn rapportage uit hoofde van artikel 8 van de RFEUA.

Deze informatie (met inbegrip van de motivering) moet worden opgenomen in het rapport dat de luchtvaartuigexploitant krachtens artikel 8 van de RFEUA bij de bevoegde autoriteiten en het EASA moet indienen (d.w.z. het jaarverslag); krachtens artikel 8, lid 3, van de RFEUA moet dit rapport vooraf worden geverifieerd door een onafhankelijke verificateur ([17]).

De luchtvaartuigexploitant moet in zijn motivering uit hoofde van artikel 5, lid 2, van de RFEUA het volgende opnemen:

— een motivering waarom hij onder de in artikel 5, lid 1, van de RFEUA vastgestelde jaarlijkse drempel is gezakt wegens naleving van de toepasselijke brandstofveiligheidsvoorschriften;

— een vermelding van de getroffen routes (d.w.z. de volgorde van aankomende en vertrekkende vlucht(en) op de Unieluchthaven) en de brandstofhoeveelheden die verband houden met de brandstof die om veiligheidsredenen is getankt.

De bevoegde autoriteit kan de motivering aanvaarden indien aan de toepasselijke eisen is voldaan. Om te beoordelen of een motivering voldoet aan de toepasselijke brandstofveiligheidsvoorschriften, kan de bevoegde autoriteit het EASA raadplegen.

Voorbeeld 1: Luchtvaartuigexploitant **Y** vliegt van luchthaven **A** naar Unieluchthaven **B**. Luchtvaartuigexploitant **Y** is toegewezen aan zijn aangewezen directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (**A-DGCA**). Aan het einde van het verslagjaar moet **Y** bij het EASA en bij **A-DGCA** de jaarlijkse getankte brandstofvolumes, de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof en de jaarlijkse niet-getankte brandstofvolumes indienen ([18]). **Y** moet aan het einde van het verslagjaar ook de niet-getankte hoeveelheden aan de autoriteit of autoriteiten van de Unieluchthaven(s) melden als hij om veiligheidsredenen niet aan de tankdrempel voldoet.

In dit voorbeeld zakt luchtvaartuigexploitant **Y** onder de drempel voor "jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof" op Unieluchthaven **B**, omdat sommige vluchten van de route **A-B** werden beïnvloed door voorspelde weersomstandigheden, waardoor het om veiligheidsredenen noodzakelijk was meer brandstof te tanken op luchthaven **A** (een teveel aan brandstof wordt altijd getankt op de vorige luchthaven). Het weer was echter beter dan voorspeld en het luchtvaartuig is meerdere keren met meer brandstof dan verwacht geland op Unieluchthaven **B**, en kon daarom op Unieluchthaven **B** niet tanken voor de volgende vlucht omdat het nog voldoende brandstof in de tank had. **Y** voldeed niet aan de eis van artikel 5, lid 1, van de RFEUA voor Unieluchthaven **B**, maar dit was gerechtvaardigd om brandstofveiligheidsredenen.

([16]) Meer informatie over de wijze waarop verslag moet worden uitgebracht, is te vinden in het handboek voor luchtvaartuigexploitanten en verificateurs (d.w.z. verificatie-instanties) (artikel 8 en bijlage II bij de RFEUA).

([17]) In artikel 8, lid 3, van de RFEUA is bepaald dat "het rapport wordt geverifieerd door een onafhankelijke verificateur overeenkomstig de voorschriften van de artikelen 14 en 15 van Richtlijn 2003/87/EG en de op basis daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen". Met andere woorden, het verificatieproces en de geaccrediteerde verificateurs voor de toepassing van de RFEUA vallen onder de EU-ETS-regels en met name die voor de luchtvaartsector.

([18]) Zie artikel 3 voor definities, artikel 8 over rapportageverplichtingen voor luchtvaartuigexploitanten en bijlage II voor het rapportagemodel van de RFEUA.

Voorbeeld 2: Luchtvaartuigexploitant **Y** vliegt van luchthaven **C** naar luchthaven **D** en terug naar luchthaven **C** (route **C-D-C**); beide zijn Unieluchthavens. Zoals vermeld in voorbeeld 1 is luchtvaartuigexploitant **Y** toegewezen aan de bevoegde autoriteit **A-DGCA**. Aan het einde van het verslagjaar moet **Y** bij het EASA en de bevoegde autoriteit de jaarlijks getankte brandstofvolumes, de jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof en de jaarlijkse niet-getankte brandstofvolumes indienen ([19]). **Y** moet aan het einde van het verslagjaar ook de niet-getankte hoeveelheden melden aan de autoriteit of autoriteiten van de Unieluchthaven(s) waar hij om brandstofveiligheidsredenen niet aan de tankdrempel heeft voldaan.

In dit voorbeeld zakt luchtvaartuigexploitant **Y** onder de drempel van de "*jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof*" op luchthaven **D** omdat, overeenkomstig CAT.OP.MPA.181, punt c), 4), i), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012, voor de vluchten van de route **C-D** een bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein **E** nodig is dat zich op grote afstand van luchthaven **D** bevindt. Op de terugweg naar **C** (route **D-C**) bevindt het bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein **F** zich zeer dicht bij luchthaven **C**. Daarom zal het luchtvaartuig altijd met meer brandstof dan nodig op luchthaven **D** landen om terug te vliegen naar luchthaven C, waardoor het geen brandstof kan tanken op luchthaven **D** voor de volgende vlucht terug naar **C**, aangezien het genoeg brandstof in de tank heeft. Luchtvaartuigexploitant **Y** voldeed derhalve niet aan de eis van artikel 5, lid 1, van de RFEUA voor luchthaven **D**, om redenen die verband houden met de brandstofveiligheid.

Voor geïsoleerde luchtvaartterreinen kan hetzelfde gebeuren wanneer uit hoofde van CAT.OP.MPA.181, punt c), 4), ii), en AMC7 ([20]) van CAT.OP.MPA.182 voor ongeveer 2 uur extra brandstof nodig is om naar dergelijke geïsoleerde luchtvaartterreinen te vliegen. Dit kan de noodzaak om te tanken voor de terugvlucht aanzienlijk verminderen.

Om te voldoen aan de vereisten van artikel 5, lid 2, van de RFEUA (d.w.z. de verplichting om dit te *motiveren*), moet de luchtvaartuigexploitant de bevoegde autoriteiten en het EASA in kennis stellen van de veiligheidsredenen waarom voor vluchten die aankomen op de Unieluchthaven een hoeveelheid brandstof is getankt die de luchtvaartuigexploitant onder de jaarlijkse tankverplichting doet zakken. De te motiveren hoeveelheid brandstof blijft beperkt tot het verschil tussen de 90 % jaarlijks vereiste luchtvaartbrandstof en de jaarlijks werkelijk getankte luchtvaartbrandstof per Unieluchthaven waarvoor de luchtvaartuigexploitant niet voldoet aan de tankverplichting.

De luchtvaartuigexploitant moet duidelijk het verband aangeven tussen het volume getankte brandstof en de veiligheidsredenen. De motivering (het (de) ondersteunende document(en)) moet verband houden met de getankte hoeveelheden en de opgegeven redenen. Indien het verband tussen de getankte volumes en de motivering niet kan worden aangetoond, kan dit leiden tot een schending van artikel 5, lid 1, van de RFEUA.

4.2. **Voorbeelden van gebeurtenissen die het noodzakelijk maken luchtvaartbrandstof te tanken om te voldoen aan de brandstofveiligheidsregels, en van bewijsstukken (motiveringen)**

De volgende lijst van voorbeelden die het noodzakelijk maken luchtvaartbrandstof te tanken om veiligheidsredenen is niet uitputtend, maar bevat wel de meest voorkomende gebeurtenissen ([21]) die rechtvaardigen dat om brandstofveiligheidsredenen meer brandstof wordt getankt op de luchthaven van vertrek, waardoor het risico ontstaat dat de tankdrempel op de Unieluchthaven van bestemming niet wordt gehaald. De voorbeelden gaan vergezeld van de documenten die de luchtvaartuigexploitant aan de bevoegde autoriteiten zou moeten verstrekken om te rechtvaardigen dat hij onder de drempel van artikel 5, lid 1, van de RFEUA zakt.

In elk geval moeten de bevoegde autoriteiten er, in samenwerking met het EASA, voor zorgen dat het juiste evenwicht wordt gevonden tussen veiligheid en de tank- en rapportageverplichtingen van de RFEUA. Het waarborgen van de veiligheid is van het allergrootste belang; de autoriteiten moeten daarom te allen tijde een goed oordeel vellen over het niveau van bewijsmateriaal dat nodig is om veiligheidsoverwegingen te staven. De behoefte aan extra brandstof is vaak gebaseerd op de deskundigheid van het personeel van het controlecentrum van de exploitant of de ervaring van de piloten.

([19]) Zie artikel 3 voor definities, artikel 8 over rapportageverplichtingen voor luchtvaartuigexploitanten en bijlage II voor het rapportagemodel van de RFEUA.
([20]) "Acceptable Means of Compliance 7".
([21]) Zoals gerapporteerd door het EASA en luchtvaartuigexploitanten in hun antwoorden op de vragenlijst van de Commissie ter voorbereiding van dit document.

— Tekorten aan luchtvaartbrandstof (onder meer ten gevolge van minimumaankoophoeveelheden die zijn opgelegd door de brandstofleverancier op luchthavens in de Unie met bepaalde geografische kenmerken, zoals eilanden) of verontreiniging van luchtvaartbrandstof op de luchthaven van bestemming, gestaafd door de desbetreffende NOTAM (Notice to Airmen of Notice to Air Missions) en/of door een mededeling van de brandstofleverancier (indien beschikbaar), of door andere verslagen in het kader van het beheersysteem van punt ORO.GEN.200 "Beheersysteem" ([22]) van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie (verslagen van piloten, andere exploitanten of autoriteiten, of informatie die door verenigingen van luchtvaartmaatschappijen wordt verstrekt).

— Ongunstige weersomstandigheden (of voorspellingen van ongunstige weersomstandigheden), rechtvaardigen vaak (en met name tijdens de winterexploitatie) de behoefte aan extra brandstof (zie CAT.OP.MPA.181, punt b), CAT.OP.MPA.245, punt a), 1), CAT.OP.MPA.245, punten b) en c), CAT.OP.MPA.255, punt b), en CAT.OP.MPA.265, punt a), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie) ([23]). Dit geldt ook voor andere weersomstandigheden waardoor extra brandstof nodig is voor APU ([24]), zoals uitzonderlijk koud of warm weer, beperkt zicht enz. De rechtvaardiging moet gebaseerd zijn op echte weerverslagen (bv. METAR ([25]) en ATIS ([26])), weersvoorspellingen (bv. TAF ([27]), met inbegrip van een kleine kans op ongunstige weersomstandigheden, zoals PROB30% ([28])), SIGMET ([29]), en-routeweerkaarten en andere voldoende gedetailleerde verslagen, of een combinatie daarvan. Ook verbeterde weerinformatiesystemen, zoals EWINS ([30]) of soortgelijke instrumenten, mogen worden gebruikt. Deze instrumenten kunnen de betrouwbaarheid van weersvoorspellingen aangeven; dit kan exploitanten ertoe aanzetten meer brandstof te tanken wanneer historische gegevens erop wijzen dat ongunstige weersomstandigheden (bv. mist) waarschijnlijk zijn op de luchthaven van bestemming, ook al maakt de officiële voorspelling geen melding van dergelijke ongunstige weersomstandigheden.

— Sociale acties (met inbegrip van protesten of stakingen op de luchthaven van bestemming) die worden gerechtvaardigd door bijvoorbeeld een mededeling van de luchthaven en/of een NOTAM (zie CAT.OP.MPA.175, punt b), 4) en 5), en EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175, punt b), en CAT.OP.MPA.181, punten b) en c), 7), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie). Afhankelijk van de omstandigheden kan de dreiging van sociale acties of stakingen ook de noodzaak rechtvaardigen om meer brandstof te tanken.

— Vertragingen bij de luchtverkeersleiding (ATC) op de luchthaven van bestemming, gerechtvaardigd door een NOTAM of door een mededeling van de verlener van luchtverkeersdiensten (indien beschikbaar) vóór het opstijgen (CAT.OP.MPA.181, punt b), 6), en punt c), 7), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie). Andere verslagen of gegevens, zoals historische gegevens van de luchtvaartuigexploitant (met inbegrip van verslagen van de piloot), kunnen ook wijzen op mogelijke vertragingen op de luchthaven van bestemming.

— Waarschijnlijkheid van herrouteringen door de luchtverkeersleiding, gerechtvaardigd door een NOTAM of een mededeling van de verlener van luchtverkeersdiensten (ATM), of door andere relevante verslagen of gegevens (CAT.OP.MPA.181, punt b), 5) en 6), en punt c), 7), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie). Dit omvat historische gegevens van de exploitant of andere exploitanten en verslagen van piloten, die wijzen op mogelijke herrouteringen langs de route.

— Veiligheidsproblemen, bijvoorbeeld in verband met oorlogsconflicten, die worden gerechtvaardigd door een mededeling van de luchthaven, een mededeling van de brandstofleverancier en/of een NOTAM.

([22]) Zie bijlage III inzake organisatievereisten voor luchtvaartactiviteiten van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

([23]) Zie bijlage IV "Commercieel luchtvervoer" van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

([24]) Hulpaggregaat.

([25]) Meteorologisch verslag van de luchthaven.

([26]) Automatische terminalinformatiedienst.

([27]) Voorspelling voor het terminalgebied.

([28]) Waarschijnlijkheid van 30 %.

([29]) Significante meteorologische informatie.

([30]) Enhanced Weather INformation System.

— Natuurrampen (bv. aardbevingen, vulkaanuitbarstingen en overstromingen) die worden gerechtvaardigd door een mededeling van de luchthaven en/of een NOTAM, of door andere relevante verslagen (CAT.OP.MPA.181, punt b) en punt c), 7), van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie).

Naast de bovengenoemde documenten moet de luchtvaartuigexploitant het door de gezagvoerder ondertekende operationele vluchtplan indienen, met inbegrip van de digitale handtekening of digitale goedkeuring van het vluchtplan. In dit document moeten de totale hoeveelheid getankte brandstof (bij de vorige vlucht) en de afzonderlijke componenten daarvan worden vermeld.

Andere documenten die de luchtvaartuigexploitant, in voorkomend geval, aan de bevoegde autoriteit moet verstrekken om te rechtvaardigen dat hij, om brandstofveiligheidsredenen, onder de in artikel 5, lid 1, van de RFEUA vastgestelde drempel is gezakt, zijn onder meer:

— informatie uit het journaal van het luchtvaartuig;

— METAR, TAF, SIGMET, en-route-weerkaarten, of mededelingen van ANSP's ([31]) over weersbeperkingen;

— NOTAM;

— ATM- en ATC-mededelingen (indien beschikbaar);

— luchtvaartgidsen (Aeronautical Information Publication, AIP);

— mededelingen van de brandstofleverancier, de grondafhandelaar of de luchthavenbeheerder;

— het operationele vluchtplan;

— alle andere informatie die de luchtvaartuigexploitant relevant en nuttig kan achten ter rechtvaardiging van de brandstofhoeveelheden die zijn gerapporteerd als zijnde getankt om veiligheidsredenen.

Luchtvaartuigexploitanten moeten onafhankelijke verificateurs alle relevante ondersteunende documenten verstrekken om het verificatieproces van het jaarverslag te vergemakkelijken, zoals vereist op grond van artikel 8 van de RFEUA (en met name artikel 8, lid 3).

4.3. **Hoe lang moet de luchtvaartuigexploitant de bewijsstukken bewaren?**

De verordening legt luchtvaartuigexploitanten de bewijslast op om tegenover de bevoegde autoriteiten en het EASA te verantwoorden dat zij voldoen aan de eisen van artikel 5, leden 1 en 2, van de RFEUA. Luchtvaartuigexploitanten moeten daarom beoordelen hoe lang het raadzaam is de relevante bewijsstukken te bewaren, rekening houdend met aspecten zoals de mogelijkheid van administratieve of gerechtelijke procedures. Idealiter moeten luchtvaartuigexploitanten de bewijsstukken gedurende ten minste 4 jaar bewaren (d.w.z. verslagjaar + 3 jaar gegevensbewaring). Deze termijn kan van lidstaat tot lidstaat verschillen, aangezien de nationale handhavingsregels die op de sector van toepassing zijn, verschillende termijnen kunnen voorschrijven. De lidstaten moeten rekening houden met de in dit deel opgenomen aanbeveling inzake gegevensbewaring bij het vaststellen van de regels inzake sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze verordening, zoals vastgesteld in artikel 12, lid 1, van de RFEUA.

4.4. **Overwegingen met betrekking tot de keuze van uitwijkluchthaven en discretionaire brandstof**

Luchtvaartuigexploitanten hebben de vrijheid om, binnen de grenzen van CAT.OP.MPA.192 van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 ([32]) van de Commissie, een uitwijkluchthaven te kiezen. Om economische redenen kan het vaak rationeler zijn om een uitwijkluchthaven te kiezen die verder verwijderd is dan andere, meer nabije uitwijkluchthavens, zoals het bestaan van een contract met de luchthavenafhandelaars voor het onderhoud van luchtvaartuigen en/of de aanwezigheid van de voorwaarden om de passagiers een betere dienstverlening te bieden in geval van een landing op de uitwijkluchthaven (d.w.z. commerciële uitwijking). De keuze van uitwijkluchthaven mag echter niet worden gebruikt als middel om economische praktijken op het gebied van brandstoftankering te verbergen.

([31]) Air Navigation Service Provider - Verlener van luchtvaartnavigatiediensten.

([32]) Zie bijlage IV "Commercieel luchtvervoer" van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1).

De luchtvaartuigexploitant mag de piloot ook geen instructies geven om, om economische redenen, meer luchtvaartbrandstof te tanken op een specifieke luchthaven en deze als discretionaire brandstof aan boord te nemen. Discretionaire brandstof moet, zoals de woorden aangeven, naar eigen goeddunken van de gezagvoerder en zonder inmenging van de luchtvaartuigexploitant worden getankt ([33]).

Dit beginsel geldt ook voor praktijken die brandstoftankering in andere brandstofcategorieën verbergen, bijvoorbeeld wanneer dergelijke categorieën worden getankt in hoeveelheden die duidelijk groter zijn dan de hoeveelheden die nodig zijn voor de doelstellingen van elk van die brandstoftypen (bv. verhoogde taxibrandstof, verhoogde brandstof voor de vlucht door een onrealistisch lager kruisniveau en een onrealistische startmassa te plannen).

Praktijken waarbij alternatieve brandstoffen, discretionaire brandstoffen en andere brandstofcategorieën worden gebruikt om economische brandstoftankering te verbergen, zijn in strijd met de desbetreffende bepalingen van de RFEUA. Dergelijke praktijken, die moeten berusten op een samenstel van bij elkaar passende aanwijzingen waaruit zowel een objectief als een subjectief gegeven blijkt, kunnen worden bestraft door de relevante nationale autoriteiten ([34]).

5. **ARTIKEL 5, LID 3, VAN DE RFEUA: TIJDELIJKE VRIJSTELLINGEN VAN DE TANKVERPLICHTING**

In artikel 5, lid 3, van de RFEUA zijn de eisen vastgesteld waaraan luchtvaartuigexploitanten moeten voldoen om vooraf een tijdelijke vrijstelling aan te vragen:

"Bij wijze van uitzondering kan een luchtvaartuigexploitant, in naar behoren gemotiveerde gevallen de in artikel 11, lid 6, bedoelde bevoegde autoriteiten verzoeken om tijdelijke vrijstelling van de in lid 1 van dit artikel vastgestelde verplichting voor vluchten op een specifieke bestaande of nieuwe route van minder dan 850 kilometer, of 1 200 kilometer voor routes naar luchthavens op eilanden zonder spoor- of wegverbindingen, die vertrekken vanaf een Unieluchthaven. Die afstand wordt gemeten volgens de groot-cirkelmethode.

Een dergelijk verzoek wordt ten minste 3 maanden voor de datum van toepassing van de beoogde vrijstelling ingediend, samen met een gedetailleerde en adequate motivering. Een dergelijke vrijstelling moet beperkt blijven tot de volgende situaties:

(a) ernstige en terugkerende operationele problemen bij het tanken van luchtvaartuigen op de desbetreffende Unieluchthaven, waardoor luchtvaartuigexploitanten niet binnen een redelijke termijn retourvluchten kunnen uitvoeren, of

(b) structurele problemen met de levering van luchtvaartbrandstof als gevolg van de geografische kenmerken van een bepaalde Unieluchthaven, die leiden tot aanzienlijk hogere prijzen van luchtvaartbrandstoffen dan gemiddeld voor vergelijkbare soorten luchtvaartbrandstoffen op andere Unieluchthavens worden toegepast, met name als gevolg van specifieke beperkingen op het gebied van het brandstofvervoer of de beperkte beschikbaarheid van brandstoffen op die Unieluchthaven, waardoor de betrokken luchtvaartuigexploitant een aanzienlijk concurrentienadeel ondervindt ten opzichte van de marktomstandigheden op andere Unieluchthavens met vergelijkbare mededingingskenmerken.".

Wat specifieke routes betreft, kan een luchtvaartuigexploitant tijdelijk worden vrijgesteld van de verplichting om op de Unieluchthaven van vertrek te tanken als hij kan aantonen dat hij ernstige en terugkerende operationele problemen ondervindt bij het bijtanken van luchtvaartuigen op die Unieluchthaven, die hem beletten om binnen een redelijke termijn turnaround-vluchten uit te voeren en die gevolgen kunnen hebben voor de connectiviteit, met name in perifere regio's. Een vrijstelling zou ook kunnen gelden in geval van structurele problemen met de brandstofvoorziening die leiden tot aanzienlijk hogere brandstofprijzen dan de gemiddelde prijzen voor vergelijkbare soorten brandstoffen in andere Unieluchthavens. De aanzienlijk hogere brandstofprijzen op de Unieluchthaven in kwestie mogen echter niet in de eerste plaats te wijten zijn aan het hogere gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen op die Unieluchthaven.

De bevoegde autoriteit mag de vrijstelling alleen verlenen als aan de vereisten van artikel 5, lid 3, punt a) of b), is voldaan en het verzoek is gemotiveerd.

5.1. **Eerste voorwaarde: afstandsvereisten**

Alvorens om een tijdelijke vrijstelling uit hoofde van artikel 5, lid 3, van de RFEUA te verzoeken, moet de luchtvaartuigexploitant ervoor zorgen dat de route waarop de vrijstelling van toepassing zou zijn, voldoet aan de afstandsvereisten van dat artikel. Artikel 5, lid 3, biedt twee opties:

1. de luchtvaartuigexploitant kan om een vrijstelling verzoeken voor een bestaande of nieuwe route van minder dan 850 km, vertrekkende vanaf een Unieluchthaven; *of*

([33]) CAT.OP.MPA.181, punt c), 8) "*discretionaire brandstof, indien vereist door de gezagvoerder*", bijlage IV, subdeel B, bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie.

([34]) Zie bijv. het arrest van het Hof van Justitie van 6 februari 2018, Altun e.a., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, punten 48 t.e.m. 52.

2. de luchtvaartuigexploitant kan om een vrijstelling verzoeken voor een bestaande of nieuwe route van minder dan 1 200 km, als deze route luchthavens op eilanden zonder spoor- of wegverbindingen met elkaar verbindt. De route moet vertrekken vanaf een Unieluchthaven en kan betrekking hebben op ofwel routes tussen het vasteland en een eiland, ofwel routes tussen eilanden zonder verbinding met het vasteland.

Bij de indiening van zijn verzoek moet de luchtvaartuigexploitant minstens het volgende vermelden: i) de ICAO-luchthavencodes van de betrokken route, ii) de Unieluchthaven van vertrek, en iii) de afstand in kilometers, berekend volgens de methode van Vincenty.

De bevoegde autoriteit gaat na of de luchthaven van vertrek een Unieluchthaven is in de zin van de RFEUA en of de route waarvoor vrijstelling wordt gevraagd binnen de in artikel 5, lid 3, van de RFEUA vastgestelde afstandsvereisten valt. De afstandsberekening is gebaseerd op de methode van Vincenty om de afstand tussen twee punten op een bolvormig oppervlak te berekenen met behulp van het World Geodetic System (WGS84) ([35]). ICAO Doc 7910 (Locatie-indicatoren) moet worden gebruikt als basis voor de breedte- en lengtegraden van het luchtvaartterrein ([36]).

5.2. **Tweede voorwaarde: de eisen van artikel 5, lid 3, punten a) en b)**

Als aan de afstandsvereiste van artikel 5, lid 3, van de RFEUA is voldaan, bestaat de tweede stap voor de luchtvaartuigexploitant erin te beoordelen of de route waarvoor hij om vrijstelling verzoekt, voldoet aan de tweede reeks eisen van artikel 5, lid 3, punt a) of b), van de RFEUA.

Elk verzoek om vrijstelling moet worden onderbouwd met een gedetailleerde en passende motivering, en moet vergezeld gaan van de relevante documenten ter staving van de motivering.

De bevoegde autoriteit beoordeelt elk verzoek na een analyse per geval. Zij houdt ook grondig rekening met de specifieke kenmerken van de desbetreffende Unieluchthaven die onder haar jurisdictie valt en waarvoor de luchtvaartuigexploitant verzoekt te worden vrijgesteld van de tankverplichting. Tijdens de beoordeling van het verzoek mag de bevoegde autoriteit de desbetreffende Unieluchthaven benaderen om informatie te vragen met betrekking tot het door de luchtvaartuigexploitant ingediende vrijstellingsverzoek. Zo kan de bevoegde autoriteit de luchthaven verzoeken historische gegevens te verstrekken over turnaround-tijden en -activiteiten of de beschikbaarheid van brandstof, indien van toepassing, om haar besluit over de toekenning/afwijzing van de gevraagde vrijstelling mee te delen.

5.2.1. ***Artikel 5, lid 3, punt a), van de RFEUA — ernstige en terugkerende operationele problemen en onredelijke turnaround-tijden***

5.2.1.1. *Wat zijn ernstige en terugkerende operationele problemen?*

Ten eerste moet de luchtvaartuigexploitant aantonen dat de Unieluchthaven waarvoor hij om een vrijstelling van de tankverplichting verzoekt, ernstige en terugkerende operationele problemen ondervindt. Een eenmalige gebeurtenis zoals een staking op de luchthaven kan niet worden beschouwd als een ernstig en terugkerend operationeel probleem dat het verlenen van een vrijstelling van de tankverplichting op die Unieluchthaven rechtvaardigt. Het effect van stakingen op het tanken van brandstof moet worden gerapporteerd op grond van artikel 5, lid 2, van de RFEUA, indien daardoor extra brandstof op de vertrekkende luchthaven moet worden getankt om brandstofveiligheidsredenen.

Ten tweede moet worden aangetoond dat de operationele problemen die zich op de desbetreffende Unieluchthaven voordoen, negatieve gevolgen hebben voor de luchtvaartuigexploitant. De operationele problemen kunnen bijvoorbeeld aanzienlijke en niet-verwaarloosbare negatieve gevolgen hebben voor het vluchtschema van het betrokken luchtvaartuig bij de daaropvolgende vluchtuitvoeringen. In dit verband kan de luchtvaartuigexploitant het risico lopen te worden bestraft door de slotcoördinator/-facilitator of vluchten overdag te verliezen, wat gevolgen kan hebben voor de connectiviteit in de EU.

Een operationeel probleem moet daarom i) een herhaalde of systematische gebeurtenis zijn die verband houdt met de desbetreffende Unieluchthaven, ii) leiden tot een onredelijke turnaround-tijd (uitgelegd in punt 5.2.1.2), iii) een negatieve economische impact hebben op de luchtvaartuigexploitant.

De volgende gebeurtenissen, die geen uitputtende lijst vormen, kunnen worden beschouwd als *potentiële operationele problemen* die de vrijstelling kunnen rechtvaardigen indien een negatief effect op de luchtvaartuigexploitant wordt aangetoond:

([35]) Zie https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx voor informatie over het CERT-instrument van de ICAO en de berekening volgens de methode van Vincenty.

([36]) Zie de verwijzing naar de ICAO-datadienst als verwijzing naar locatie-indicatoren van de luchthaven https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— Beperkte ruimte en/of congestie op het luchthavenplatform kan van invloed zijn op de turnaround-tijden, met name op overbelaste luchthavens tijdens het piekseizoen (bv. op eilandluchthavens of kleine luchthavens dichtbij skiresorts).

— Onvoldoende personeel op de luchthaven voor turnaround-activiteiten en/of onvoldoende uitrusting, zoals hydrantsystemen of tankwagens. Een gebrek aan voldoende middelen/uitrusting op de luchthaven kan inderdaad gevolgen hebben voor de wachttijden bij het tanken, en dus voor de uiteindelijke turnaround-tijd van het luchtvaartuig. Om dit verzoek om vrijstelling te rechtvaardigen, moet de brandstofafhandelaar op de luchthaven hebben verklaard over onvoldoende middelen en/of uitrusting te beschikken om het luchtvaartuig zonder onredelijke vertraging te kunnen bedienen.

— Lokale regels die het in- en uitstappen van passagiers tijdens het bijtanken van het luchtvaartuig verbieden en/of lokale brandbestrijdingsvoorschriften die voorschrijven dat een brandweerwagen aanwezig moet zijn als het luchtvaartuig wordt bijgetankt terwijl passagiers in- en uitstappen. Dergelijke lokale regels kunnen gevolgen hebben voor de turnaround van luchtvaartuigen op overbelaste luchthavens of luchthavens met een hoge seizoensgebondenheid. Luchtvaartuigexploitanten moeten in deze gevallen aantonen dat de bestaande scenario's een significante en niet-verwaarloosbare invloed hebben op de turnaround-tijden van het luchtvaartuig, met name wanneer er sprake is van krappe vluchtschema's of wanneer de beschikbaarheid van brandweerwagens beperkt is.

5.2.1.2. *Wat is een onredelijke turnaround-tijd?*

Zodra het operationele probleem is vastgesteld, moet de luchtvaartuigexploitant beoordelen of dit operationele probleem het bijtanken van het luchtvaartuig belemmert, met inachtneming van een redelijke turnaround-tijd. Onder turnaround-tijd wordt verstaan het tijdsinterval tussen de aankomst van een luchtvaartuig op een luchthaven (luchtvaartuig staat volledige stil/remmen ingeschakeld) en het vertrek voor de volgende vlucht (deuren van het luchtvaartuig zijn gesloten voor vertrek). Over het algemeen is de tijd die nodig is om de brandstof te tanken bijna altijd korter dan de tijd die nodig is om de passagiers te laten uitstappen, het luchtvaartuig te lossen, en vervolgens het luchtvaartuig opnieuw te laden, de passagiers te laten instappen en de benodigde diensten te leveren aan het luchtvaartuig.

Het regelgevingskader van de EU (d.w.z. de eisen in CAT.OP.MPA.200 van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 965/2012 en de bijbehorende AMC6 ([37])) staat toe dat wordt getankt terwijl de passagiers uitstappen, maar deze praktijk is niet wijdverbreid onder Europese exploitanten, aangezien het pas in 2022 uitdrukkelijk werd toegestaan. Tot dan was tanken alleen toegestaan tijdens het instappen. Rechtvaardigingen van onvoldoende turnaround-tijd die uitsluitend zijn gebaseerd op de onmogelijkheid om tijdens het uitstappen te tanken, mogen derhalve niet worden aanvaard, tenzij aan alle eisen van artikel 5, lid 3, punt a), van de RFEUA is voldaan.

Voor een langeafstandsvlucht variëren de turnaround-tijden doorgaans van 60 tot 150 minuten, en voor korteafstands-vluchten van 25 tot 80 minuten, ervan uitgaande dat de luchtvaartuigexploitant mag tanken terwijl de passagiers instappen, aan boord zijn of uitstappen ([38]).

Een luchtvaartuigexploitant kan zich op deze typische turnaround-tijden baseren als hij op grond van artikel 5, lid 3, punt a), van de RFEUA vrijstelling wil vragen omdat een ernstig en terugkerend operationeel probleem het tanken binnen een redelijke termijn onmogelijk maakt. Een verzoek om vrijstelling kan echter niet worden aanvaard op basis van het argument dat de turnaround-tijd als gevolg van de nieuwe tankverplichting is toegenomen van 25 tot bijvoorbeeld 30 minuten, tenzij wordt aangetoond dat de vertraging aanzienlijk is en de negatieve economische gevolgen ervan voor de volgende vluchten zo groot zijn dat de nieuwe turnaround-tijden niet als redelijk kunnen worden beschouwd. Met andere woorden, het verzoek om vrijstelling kan niet uitsluitend worden gebaseerd op het voornemen om dezelfde turnaround-tijd te behouden als vóór de invoering van artikel 5, lid 1, van de RFEUA.

De volgende lijst kan door de bevoegde autoriteit en de luchtvaartuigexploitant als referentie worden gebruikt om te bepalen of de tankverplichting in combinatie met de operationele problemen leidt tot een buitensporige turnaround-tijd die niet als redelijk kan worden beschouwd en derhalve een aanzienlijk negatief effect kan hebben op de activiteiten van de luchtvaartuigexploitant. De volgende lijst is niet-uitputtend.

— Informatie uit de luchtvaartuighandleiding met vermelding van de maximale brandstofcapaciteit.

([37]) Acceptable Means of Compliance 6 (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) Overeenkomstig tabel 18.2 van de Standard Inputs for Economic Analyses van EUROCONTROL, versie 10.0.3, gepubliceerd op 18 april 2023.

— De relevante historische gegevens van de luchthaven met betrekking tot turnaround-activiteiten en/of de turnaround-tijden in tabel 18.2 van de Standard Inputs for Economic Analyses van EUROCONTROL, versie 10.0.3, gepubliceerd op 18 april 2023 ([39]).

— De historische gegevens van de luchtvaartuigexploitant met betrekking tot de turnaround-activiteiten op de desbetreffende luchthaven. Indien de luchtvaartuigexploitant in het verleden normaal heeft getankt, mag er geen belemmering zijn, tenzij er sprake is van een aanzienlijke verandering in de omstandigheden.

— De buitensporige turnaround-tijd dreigt gevolgen te hebben voor het slotschema op de luchthaven, met als gevolg dat de luchtvaartuigexploitant het risico loopt te worden bestraft door de coördinator/facilitator op de desbetreffende luchthaven.

— De turnaround-tijd heeft gevolgen voor de volgende vluchten van de luchtvaartuigexploitant, waardoor hij het risico loopt te worden bestraft door de slotcoördinator/-facilitator op volgende luchthavens.

In overeenstemming met de bovenstaande voorbeelden kan worden geconcludeerd dat de luchtvaartuigexploitant het volgende moet aantonen in zijn verzoek om vrijstelling op grond van artikel 5, lid 3, punt a): i) het bestaan van een ernstige en terugkerende gebeurtenis die tot operationele problemen leidt, ii) dat de turnaround-tijd onredelijk is, en iii) daaruit voortvloeiende ernstige negatieve economische of connectiviteitsgevolgen voor de luchtvaartuigexploitant. Als de luchtvaartuigexploitant geen negatieve gevolgen voor de connectiviteit ondervindt, zou er geen reden zijn om een vrijstelling van de tankverplichting op de desbetreffende luchthaven aan te vragen.

5.2.2. ***Artikel 5, lid 3, punt b) — Structurele problemen met de levering van luchtvaartbrandstof als gevolg van geografische kenmerken***

Verzoeken om vrijstelling uit hoofde van artikel 5, lid 3, punt b), moeten voldoen aan vier cumulatieve vereisten om de bevoegde autoriteit in staat te stellen een tijdelijke vrijstelling te verlenen: i) er moeten structurele problemen zijn met de levering van luchtvaartbrandstof op de Unieluchthaven, ii) deze moeten te wijten zijn aan de geografische kenmerken van de Unieluchthaven, iii) zij moeten resulteren in aanzienlijk hogere gemiddelde brandstofprijzen dan op andere Unieluchthavens, en iv) zij moeten leiden tot een aanzienlijk concurrentienadeel voor de luchtvaartuigexploitant (ten opzichte van de marktomstandigheden op andere Unieluchthavens met vergelijkbare concurrentiekenmerken).

5.2.2.1. *Wat zijn structurele problemen met de levering van luchtvaartbrandstof op een Unieluchthaven als gevolg van de geografische kenmerken van de luchthaven?*

De eerste twee eisen hebben betrekking op Unieluchthavens waar de levering van brandstof een structureel probleem is vanwege de geografische kenmerken van het grondgebied waarop de Unieluchthaven is gevestigd. Unieluchthavens in afgelegen gebieden, zoals eilanden, afgelegen perifere delen van Europa of berggebieden, kunnen vaak te maken krijgen met dergelijke structurele problemen met de brandstoflevering. Deze problemen kunnen worden veroorzaakt door factoren zoals een beperkte of onbestaande brandstofproductiecapaciteit in het betrokken gebied; onvoldoende verbindingen over de weg of via pijpleidingen of (in het geval van eilanden) de noodzaak om de brandstof over zee te leveren.

Een ander element waarmee rekening moet worden gehouden, is de beperkte brandstofopslagcapaciteit op de Unieluchthaven. De brandstofopslagcapaciteit kan beperkt zijn op Unieluchthavens die niet over pijpleidingen beschikken, vanwege hun geografische kenmerken.

Artikel 5, lid 3, punt b), van de RFEUA erkent derhalve dat de geografische kenmerken van een Unieluchthaven kunnen leiden tot structurele problemen bij de brandstoflevering, met inbegrip van een beperkte beschikbaarheid van luchtvaartbrandstof op een Unieluchthaven.

5.2.2.2. *Hoe leiden problemen met de brandstoflevering en geografische kenmerken tot aanzienlijk hogere brandstofprijzen dan de gemiddelde brandstofprijzen op andere Unieluchthavens?*

Structurele problemen met de brandstoflevering die voortvloeien uit de geografische kenmerken van een bepaalde Unieluchthaven (zoals uiteengezet in punt 5.2.2.1), kunnen er, in de derde voorwaarde, toe leiden dat de brandstofprijzen aanzienlijk hoger zijn dan de gemiddelde prijzen van soortgelijke types brandstoffen op andere Unieluchthavens.

In combinatie met een hoge seizoensgebondenheid van de Unieluchthaven in kwestie zouden problemen met de brandstoflevering door geografische kenmerken de vraag naar luchtvaartbrandstof kunnen doen toenemen, wat zou leiden tot aanzienlijk hogere prijzen dan de gemiddelde prijzen van soortgelijke types brandstoffen op andere Unieluchthavens.

([39]) Het document is beschikbaar via de volgende link: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/

Andere Unieluchthavens kunnen bijvoorbeeld grotendeels via pijpleidingen worden bevoorraad, waardoor extra vervoerskosten, zoals de kosten in verband met de levering van brandstof aan een luchthaven op een eiland, worden vermeden. Op andere Unieluchthavens zouden de vervoerskosten kunnen worden verlaagd als er op de Unieluchthaven meer dan één brandstofleverancier aanwezig is of indien de luchthaven zich in de nabijheid van een brandstofraffinaderij bevindt. Deze elementen zijn bevorderlijk voor een concurrerender prijsstelling van luchtvaartbrandstof dan op Unieluchthavens met geografische kenmerken als beschreven in punt 5.2.2.1.

In punt 5.2.2.4 wordt uitgelegd welke elementen moeten worden bewezen om aanzienlijk hogere prijzen voor soortgelijke luchtvaartbrandstoffen aan te tonen.

5.2.2.3. *Wat is een aanzienlijk concurrentienadeel voor de luchtvaartuigexploitant, ten opzichte van de marktomstandigheden op andere Unieluchthavens met vergelijkbare kenmerken?*

Na te hebben aangetoond dat de luchthaven te kampen heeft met structurele problemen met de brandstoflevering ten gevolge van de locatie van de luchthaven, met aanzienlijk hogere brandstofprijzen tot gevolg, moet de luchtvaartuigexploitant aantonen dat aan de vierde eis is voldaan, namelijk dat tanken op die Unieluchthaven zou betekenen dat hij een aanzienlijk concurrentienadeel ondervindt ten opzichte van de marktomstandigheden op andere Unieluchthavens met vergelijkbare mededingingskenmerken.

In de volgende scenario's zou een luchtvaartuigexploitant een aanzienlijk concurrentienadeel ondervinden indien hij overeenkomstig artikel 5, lid 1, van de RFEUA moet tanken:

— De prijzen van luchtvaartbrandstof op de Unieluchthaven waarvoor een vrijstelling wordt aangevraagd, zijn aanzienlijk hoger vanwege de geografische kenmerken van de luchthaven en problemen met de brandstoflevering. De luchtvaartuigexploitant zou daarom moeite hebben om effectief te concurreren met andere luchtvaartuigexploitanten die andere Unieluchthavens in hetzelfde verzorgingsgebied bedienen en die vanuit het oogpunt van de passagiers als inwisselbaar worden beschouwd. Dit zou zich bijvoorbeeld kunnen voordoen als de Unieluchthaven (en dus de verzoekende luchtvaartuigexploitant) toeristisch/vakantievervoer verzorgt dat kan worden afgeleid naar een andere Unieluchthaven die tegemoetkomt aan een vergelijkbare vraag in hetzelfde verzorgingsgebied. De beoordeling moet per geval worden uitgevoerd, maar dergelijke inwisselbaarheid valt bijvoorbeeld te verwachten tussen kleine eilanden die voornamelijk afhankelijk zijn van toeristisch verkeer en voor het overige weinig andere interne vraag hebben, of bijvoorbeeld tussen een eiland en de kustlijn op het vasteland die zich in hetzelfde verzorgingsgebied bevinden.

— Een concurrentienadeel is op zich niet voldoende; er moet sprake zijn van een *aanzienlijk* concurrentienadeel. Een bepaalde variatie in de prijsstelling en de concurrentiepositie van luchtvaartuigexploitanten valt te verwachten (met inbegrip van variaties in de kosten), maar dit rechtvaardigt niet automatisch een vrijstelling. Om van een aanzienlijk concurrentienadeel te kunnen spreken, moet er meer dan alleen maar een klein verschil in de concurrentievoorwaarden zijn. De toepassing van artikel 5, lid 3, punt b), zal in ieder geval per geval moeten worden beoordeeld, rekening houdend met de route en de vraag of er twee Unieluchthavens in hetzelfde verzorgingsgebied zijn.

  Voorbeeld 3: op grond van artikel 5, lid 3, punt b), van de RFEUA verzoekt luchtvaartuigexploitant **Y** om een tijdelijke vrijstelling van de tankverplichting wanneer hij vertrekt van Unieluchthaven **A** (op een eiland) naar Unieluchthaven **B** (op het vasteland). De route is **B-A-B**. Luchthaven **A** is voornamelijk een recreatieve bestemming en heeft vanwege de geografische kenmerken ervan structurele problemen met de brandstoflevering die de brandstofprijzen aanzienlijk doen stijgen. **Y** moet in zijn vrijstellingsaanvraag aantonen dat de omstandigheden op luchthaven **A** zodanig zijn dat hij een aanzienlijk concurrentienadeel ondervindt ten opzichte van luchtvaartuigexploitanten die van dezelfde luchthaven op het vasteland (**B**), naar Unieluchthaven **N** vliegen. In dit geval is **N** een Unieluchthaven in hetzelfde verzorgingsgebied als **A**, met een vergelijkbaar vakantieaanbod als **A**.

— Het concurrentienadeel van de luchtvaartuigexploitant op de Unieluchthaven waarvoor hij een vrijstelling aanvraagt, kan aanzienlijk zijn in vergelijking met andere Unieluchthavens met vergelijkbare concurrentiekenmerken (bv. omvang, locatie binnen de lidstaat of naburige lidstaat of lidstaten, bedrijfsmodel en verkeersmix). Dit nadeel kan zijn oorsprong vinden in factoren als hogere exploitatiekosten (met inbegrip van luchthaven- en afhandelingsheffingen), capaciteitsbeperkingen (zoals beperkte platformcapaciteit en infrastructuurfaciliteiten) en/of slechte toegankelijkheid van de luchthaven.

  Voorbeeld 4: luchtvaartuigexploitant **Y** verzoekt om vrijstelling uit hoofde van artikel 5, lid 3, punt b), op Unieluchthaven **A**, die een aanzienlijk concurrentienadeel ondervindt ten opzichte van Unieluchthaven **B** als gevolg van aanzienlijk hogere prijzen voor luchtvaartbrandstoffen, hogere exploitatiekosten, slechte toegankelijkheid en minder aantrekkelijke passagiersfaciliteiten. Het feit dat luchtvaartmaatschappijen en passagiers waarschijnlijk vaker de voorkeur zullen geven aan Unieluchthaven **B** zal gevolgen hebben voor het vermogen van Unieluchthaven **A** om verkeer aan te trekken en te behouden.

In het kader van een verzoek om vrijstelling op grond van artikel 5, lid 3, punt b), zal de luchtvaartuigexploitant derhalve moeten aantonen dat de aanzienlijk hogere prijs van luchtvaartbrandstof op de Unieluchthaven, die te wijten is aan de geografische kenmerken van de luchthaven en de daarmee verband houdende problemen met de brandstoflevering, een aanzienlijk concurrentienadeel oplevert ten opzichte van andere luchtvaartuigexploitanten die op Unieluchthavens vliegen die inwisselbaar kunnen zijn. Met andere woorden, de luchtvaartuigexploitant die de vrijstelling aanvraagt, moet aantonen dat hij zonder vrijstelling van de tankverplichting van artikel 5, lid 1, van de RFEUA aanzienlijk passagiersverkeer zal verliezen aan een andere luchtvaartuigexploitant die een soortgelijke alternatieve bestemming aanbiedt.

Let wel: uit deze voorbeelden blijkt onder welke omstandigheden een vrijstelling kan worden verleend; een vrijstelling kan echter pas worden toegestaan als aan alle voorwaarden van artikel 5, lid 3, punt b), is voldaan. Dit betekent dat een verzoek om vrijstelling van een luchtvaartuigexploitant niet kan worden aanvaard louter omdat de exploitant beweert dat hij op luchthaven A, die dichter bij een raffinaderij ligt, een meer concurrerende brandstofprijs kan krijgen dan op luchthaven B, die zich in een bergachtig gebied bevindt. De exploitant moet één voor één aantonen dat alle vereisten van artikel 5, lid 3, punt b), zijn vervuld.

5.2.2.4. *Hoe kan de luchtvaartuigexploitant zijn verzoek om vrijstelling motiveren?*

Ten eerste moet de luchtvaartuigexploitant aantonen dat de Unieluchthaven waarvoor de vrijstelling wordt aangevraagd, te kampen heeft met structurele problemen met de levering van luchtvaartbrandstof.

Ten tweede moet hij aantonen dat de leveringsproblemen te wijten zijn aan de geografische kenmerken van de luchthaven. De geografische situatie kan voor sommige eilanden vanzelfsprekend zijn (bv. kleine eilanden zonder spoor- of wegverbindingen met het vasteland), maar het is nog steeds nodig om aan te tonen dat aan de volgende vereisten is voldaan: i) structurele problemen met de brandstoflevering, en ii) geografische situatie. Een verzoek om vrijstelling voor afgelegen of bergachtige gebieden moet in detail worden toegelicht (bijvoorbeeld waarom en hoe de geografische kenmerken van de luchthaven de problemen met de brandstoflevering veroorzaken). In het verzoek om vrijstelling moet ook een beschrijving worden opgenomen van de precieze problemen met de brandstoflevering. Met andere woorden, het loutere bewijs van een geografische situatie volstaat niet om het verzoek om vrijstelling in te willigen. Ook de problemen met de brandstoflevering moeten worden aangetoond.

Ten derde moet de luchtvaartuigexploitant aantonen dat er een aanzienlijk gemiddeld prijsverschil voor soortgelijke types luchtvaartbrandstof is tussen de Unieluchthaven waarvoor hij om vrijstelling van de tankverplichting verzoekt en andere Unieluchthavens. De luchtvaartuigexploitant moet de bevoegde autoriteit alle relevante documenten verstrekken waarover hij beschikt om de aanzienlijk hogere brandstofprijzen aan te tonen (bv. prijsnoteringen van de brandstofleverancier(s) op de verschillende Unieluchthavens en gemiddelde prijzen van gespecialiseerde platforms). De volgende elementen kunnen worden gebruikt om de beoordeling te ondersteunen:

— De prijsvergelijking tussen soortgelijke luchtvaartbrandstoffen. Dit betekent bijvoorbeeld dat het vergelijken van de prijzen van kerosine en duurzame luchtvaartbrandstoffen geen geldige manier zou zijn om het aanzienlijke prijsverschil aan te tonen. Kerosineprijzen moeten worden vergeleken met kerosineprijzen en de prijzen van SAF-mengsels moeten worden vergeleken met de prijzen van soortgelijke SAF-mengsels.

— De prijsvergelijking tussen soortgelijke luchthavens, ook zonder beperking, in termen van omvang, locatie (d.w.z. binnen de lidstaat of aangrenzende lidstaat of lidstaten), bedrijfsmodel en verkeersmix. De voor de prijsvergelijking geselecteerde luchthavens verstrekken de gemiddelde marktprijzen voor luchtvaartbrandstof die op deze Unieluchthavens beschikbaar zijn met het oog op vergelijking met de aanzienlijk hogere prijzen op de Unieluchthaven waarvoor de vrijstelling wordt aangevraagd.

— De vergelijking van aanzienlijke verschillen in luchtvaartbrandstofprijzen kan worden gestaafd door de kostenanalyse en/of de analyse van de winstmarge van de luchtvaartuigexploitanten.

— De vergelijking van aanzienlijke verschillen in luchtvaartbrandstofprijzen kan worden gestaafd door een analyse van vraag en aanbod die van invloed is op de prijzen (d.w.z. aanbodbeperkingen en veranderingen in de vraag, zoals seizoensgebonden veranderingen).

Ten vierde moet de luchtvaartuigexploitant het aanzienlijke concurrentienadeel aantonen ten opzichte van andere luchtvaartuigexploitanten die vluchten uitvoeren naar andere Unieluchthavens met vergelijkbare concurrentiekenmerken. De luchtvaartuigexploitant zal zijn verzoek daarom moeten motiveren door een andere concurrerende Unieluchthavenbestemming te identificeren, aan te tonen hoe die Unieluchthaven concurreert met de Unieluchthaven waarvoor de vrijstelling wordt aangevraagd, en ofwel een verlies van passagiers aan die andere Unieluchthaven aan te tonen, ofwel een voorzienbaar en niet-hypothetisch risico op een dergelijk verlies van passagiers (dat in beide gevallen “aanzienlijk” moet zijn).

Het verdient aanbeveling dat autoriteiten die vrijstellingsverzoeken overeenkomstig artikel 5, lid 3, punt b), van de RFEUA beoordelen, contact opnemen met hun nationale mededingingsautoriteiten alvorens te besluiten een verzoek in te willigen of af te wijzen. Deze samenwerking moet specifiek betrekking hebben op de beoordeling van de eisen inzake aanzienlijk hogere brandstofprijzen in vergelijking met de gemiddelde brandstofprijzen op andere Unieluchthavens en een aanzienlijk concurrentienadeel ten opzichte van de marktomstandigheden op andere Unieluchthavens met vergelijkbare mededingingskenmerken.

6. **DE BEVOEGDE AUTORITEIT VOOR DE TOEPASSING VAN ARTIKEL 5 VAN DE RFEUA**

6.1. **De rol van autoriteiten voor de toepassing van artikel 5, leden 2 en 3, van de RFEUA**

Op grond van artikel 5, lid 2, van de RFEUA kan een luchtvaartuigexploitant onder de in lid 1 van dat artikel vermelde tankdrempel zakken indien dit nodig is voor de naleving van de toepasselijke brandstofveiligheidsvoorschriften. Dergelijke omstandigheden moeten naar behoren worden gemotiveerd aan de in artikel 11, lid 6, van de RFEUA bedoelde bevoegde autoriteit of autoriteiten en aan het EASA, samen met een indicatie van de getroffen routes ([40]).

In artikel 11, lid 6, van de RFEUA is bepaald dat "de verantwoordelijke lidstaat waarvan de overeenkomstig lid 1 aangewezen bevoegde autoriteiten verantwoordelijk zijn voor een bepaalde Unieluchthavenbeheerder, wordt bepaald op basis van de respectieve territoriale jurisdictie van de Unieluchthaven".

Voor de toepassing van artikel 5, lid 2, van de RFEUA moet de luchtvaartuigexploitant daarom meedelen om welke brandstofveiligheidsredenen hij niet voldoet aan de in artikel 5, lid 1, vastgestelde tankverplichting (d.w.z. 90 % van de "jaarlijks vereiste brandstof" voor vluchten en taxiën voor vertrek), en deze motiveren, en moet hij aan de in artikel 11, lid 6, van de RFEUA bedoelde autoriteit meedelen welke routes worden getroffen. Dit is een autoriteit die verantwoordelijk is voor een bepaalde Unieluchthavenbeheerder, die op zijn beurt wordt bepaald op basis van de respectieve territoriale bevoegdheid van de luchthaven.

In artikel 5, lid 3, van de RFEUA is bepaald dat de in artikel 5, lid 1, vastgestelde vrijstelling van de tankverplichting in bepaalde gevallen vooraf kan worden aangevraagd bij de in artikel 11, lid 6, bedoelde bevoegde autoriteit of autoriteiten. Voor de toepassing van artikel 5, lid 3, moet de luchtvaartuigexploitant de autoriteit die verantwoordelijk is voor een Unieluchthaven waar hij beweert niet te kunnen tanken, verzoeken om eventuele uit hoofde van die bepaling te verlenen of af te wijzen vrijstellingen ([41]).

Concluderend kan worden gesteld dat de bevoegde autoriteit die de retrospectieve motiveringen van om veiligheidsredenen niet-getankte hoeveelheden brandstof en de voorafgaande verzoeken om vrijstelling van de tankverplichting ontvangt, de bevoegde autoriteit is van de luchthaven waar niet wordt getankt. Deze autoriteit kan verschillen van de autoriteit die bevoegd is om boetes op te leggen aan de luchtvaartuigexploitant.

6.2. **Wie is de bevoegde autoriteit voor de handhaving van de tankverplichting en voor het opleggen van boetes?**

In artikel 11, lid 1, van de RFEUA is als volgt bepaald: "De lidstaten wijzen de bevoegde autoriteiten aan die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van deze verordening en voor het opleggen van boeten aan luchtvaartuigexploitanten, aan Unieluchthavenbeheerders en aan luchtvaartbrandstofleveranciers (...)".

Om de samenwerking tussen bevoegde autoriteiten te vergemakkelijken en de transparantie en de toegang voor belanghebbenden te vergroten, publiceert de Commissie op haar website een lijst van aangewezen nationale bevoegde autoriteiten die belast zijn met de uitvoering en handhaving van de RFEUA ([42]).

([40]) De luchtvaartuigexploitant moet die informatie ook opnemen in het in artikel 8 van de RFEUA bedoelde verslag (d.w.z. het jaarverslag), waarbij de bijbehorende brandstofhoeveelheden afzonderlijk worden gerapporteerd. Dit verslag moet worden ingediend bij de krachtens artikel 11, lid 5, van de RFEUA aangewezen autoriteit. Het verslag (met inbegrip van de brandstofhoeveelheden die om veiligheidsredenen zijn meegenomen) moet uiterlijk op 31 maart van elk verslagjaar worden ingediend (retrospectieve rapportering).

([41]) Verzoeken om vrijstelling op een route op grond van artikel 5, lid 3, van de RFEUA moeten ten minste 3 maanden vóór de beoogde datum van toepassing van de vrijstelling bij de bevoegde autoriteit worden ingediend (aanvraag vooraf).

([42]) Voor de lijst van aangewezen bevoegde autoriteiten in het kader van de RFEUA, zie de website van het DG MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

In artikel 11, lid 5, van de RFEUA is bepaald dat de aangewezen autoriteit of autoriteiten (zie artikel 11, lid 1, RFEUA) die verantwoordelijk is/zijn voor een bepaalde luchtvaartuigexploitant, wordt/worden vastgesteld overeenkomstig Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie ([43]). Wanneer een luchtvaartuigexploitant niet aan een lidstaat is toegewezen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie, worden de regels van artikel 18 bis van Richtlijn 2003/87/EC ([44]) gevolgd om de autoriteit te bepalen waaraan de luchtvaartuigexploitant moet worden toegewezen ([45]). Deze regels bevatten de bepalingen voor de toewijzing van elke luchtvaartuigexploitant aan zijn administrerende lidstaat. Het doel van deze toewijzing is de administratieve lasten voor luchtvaartuigexploitanten en de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van de RFEUA te doen afnemen.

De bevoegde autoriteit(en) die verantwoordelijk is (zijn) voor het opleggen van geldboetes aan luchtvaartuigexploitanten (zie artikel 12, lid 2, RFEUA) wegens niet-naleving van de vereisten van artikel 5 van de RFEUA is (zijn) de autoriteit of autoriteiten die door de lidstaten is (zijn) aangewezen overeenkomstig artikel 11, leden 1 en 5, van de RFEUA. Dit betekent dat alleen de aangewezen autoriteit(en) boetes mag (mogen) opleggen aan de luchtvaartuigexploitanten die aan hen zijn toegewezen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 748/2009 van de Commissie of de regels van artikel 18 bis van Richtlijn 2003/87/EG. Dit is (zijn) dezelfde autoriteit(en) die de verslagen zal (zullen) ontvangen die worden ingediend door de aan haar (hen) toegewezen luchtvaartuigexploitanten (overeenkomstig artikel 8, lid 1, van de RFEUA) en die dus rechtstreeks toegang heeft (hebben) tot de volledige inhoud van het jaarverslag met betrekking tot de vraag of de in artikel 5, lid 1, vastgestelde drempels zijn nageleefd.

(Een) dergelijke aangewezen autoriteit(en) is (zijn) verantwoordelijk voor het opleggen van boetes aan de haar (hen) toegewezen luchtvaartuigexploitanten en voor het innen van die boetes, zelfs als de in artikel 5 van de RFEUA vastgestelde drempels niet werden gehaald op Unieluchthavens buiten haar (hun) respectieve lidstaat. De niet-naleving houdt immers geen verband met een specifieke Unieluchthaven, maar met een EU-brede verplichting om ervoor te zorgen dat de luchtvaartuigexploitanten jaarlijks minstens de hoeveelheid luchtvaartbrandstof tanken die bepaald is in artikel 5, lid 1, van de RFEUA. Die aangewezen autoriteit(en) zal (zullen) over de nodige informatie beschikken over brandstof die om redenen van brandstofveiligheid is getankt, omdat dit deel uitmaakt van de rapportageverplichtingen van luchtvaartuigexploitanten uit hoofde van artikel 8, lid 1, punt d), en bijlage II van de RFEUA.

Voorbeeld 5: aanwijzing van de bevoegde autoriteit of autoriteiten

Lidstaat **A** wijst zijn directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart ("**A-DGCA**") aan als zijn bevoegde autoriteit overeenkomstig artikel 11, lid 1, van de RFEUA. Luchtvaartuigexploitant "**Y**" wordt overeenkomstig Verordening (EG) nr. 748/2009 toegewezen aan lidstaat **A**. In dit geval is **A-DGCA** de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor de handhaving en voor het opleggen van boetes aan luchtvaartuigexploitant "**Y**" overeenkomstig de RFEUA als deze luchtvaartuigexploitant zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 5 van de RFEUA niet nakomt.

Voorbeeld 6: wie is de bevoegde autoriteit op grond van artikel 5, lid 2, van de RFEUA en wat zijn de gevolgen in het kader van artikel 8 van de RFEUA?

Luchtvaartuigexploitant **Y** exploiteert een route tussen lidstaten **A** en **B** en een route van lidstaat **B** naar een derde land. Overeenkomstig de regels van artikel 11, lid 5, van de RFEUA wordt **Y** toegewezen aan de bevoegde autoriteiten in lidstaat **A (A-DGCA)**. **Y** bereidt zijn jaarlijkse rapportageverplichtingen uit hoofde van artikel 8 van de RFEUA voor (door bijlage II bij de verordening te volgen) en de uit hoofde van artikel 5, lid 2, te verstrekken informatie. In dit voorbeeld heeft de luchtvaartuigexploitant de volgende verplichtingen:

(1) Van lidstaat **A** naar lidstaat **B**: in dit geval voldoet **Y** aan de tankverplichting van 90 % (zie artikel 5, lid 1, van de RFEUA) op de Unieluchthaven van vertrek in lidstaat **A**. **Y** moet verslag uitbrengen aan **A-DGCA** omdat hij is toegewezen aan lidstaat **A**. Hij moet ook verslag uitbrengen aan het EASA om te voldoen aan de verplichtingen van artikel 8, lid 1, van de RFEUA.

(2) Van lidstaat **B** naar een derde land: na een beoordeling van zijn jaarlijkse tankverplichtingen komt **Y** tot het besef dat hij onder de in artikel 5, lid 1, van de RFEUA vastgestelde drempel van 90 % blijft op de Unieluchthaven van vertrek in lidstaat **B**. **Y** is echter van mening dat dit gerechtvaardigd is om redenen van brandstofveiligheid, overeenkomstig artikel 5, lid 2, van de RFEUA.

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

([44]) Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

([45]) In de op de website van DG MOVE gepubliceerde lijst van luchtvaartuigexploitanten die onder het toepassingsgebied van de RFEUA vallen, is vermeld aan welke autoriteit elke luchtvaartuigexploitant is toegewezen.

In dit voorbeeld zou **Y** een **dubbele verplichting** hebben: i) hij moet tegenover de bevoegde autoriteit in lidstaat **B** (waar niet aan de tankverplichting wordt voldaan) rechtvaardigen waarom hij niet aan die tankverplichting voldoet; en ii) hij moet de niet-getankte hoeveelheden en relevante motiveringen rapporteren aan **A-DGCA** en het EASA, overeenkomstig artikel 8, lid 1, van de RFEUA.

→ In dit voorbeeld is **A-DGCA** de bevoegde autoriteit die is toegewezen aan **Y**. Zoals uitgelegd, is zij dus de ontvanger van de verslagen die deze luchtvaartuigexploitant moet indienen uit hoofde van artikel 8, lid 1, RFEUA. **A-DGCA** is ook de autoriteit die bevoegd is voor het opleggen van geldboetes aan **Y** wegens niet-naleving van artikel 5, lid 1, van de RFEUA indien **A-DGCA** vaststelt dat er een inbreuk begaan is op de Unieluchthaven van vertrek in lidstaat **B**, na beoordeling van het verslag en raadpleging van de bevoegde autoriteit van **B** (indien van toepassing).

Voorbeeld 7: wie is de bevoegde autoriteit op grond van artikel 5, lid 3, van de RFEUA?

Luchtvaartuigexploitant **Y** vertrekt van een Unieluchthaven in de hoofdstad van lidstaat **B**, vliegt naar een Unieluchthaven op een eiland in lidstaat **C** en keert vervolgens terug naar de hoofdstad in lidstaat **B** (route **B-C-B**). In dit voorbeeld stelt **Y** vast dat hij een vrijstelling op grond van artikel 5, lid 3, punt a), van de RFEUA moet aanvragen voor route **C-B**, omdat de brandstoflevering in lidstaat **C** tijdens het piekseizoen niet is gegarandeerd en dit leidt tot onredelijke turnaround-tijden. De luchtvaartuigexploitant heeft de eisen van artikel 5, lid 3, punt a), beoordeeld en is van mening dat aan deze eisen is voldaan. **Y** moet de bevoegde autoriteit in lidstaat **C** (d.w.z. de bevoegde autoriteit van de lidstaat van de Unieluchthaven waar de luchtvaartuigexploitant niet voornemens is te tanken) om vrijstelling verzoeken.

Bij het aanvragen van een vrijstelling op grond van artikel 5, lid 3, punt a) of b), van de RFEUA voor **driehoeksvluchten** moet het verzoek worden ingediend bij de bevoegde autoriteit van de luchthaven waar de luchtvaartuigexploitant niet kan tanken.

Voorbeeld 8: bevoegde autoriteiten in het geval van driehoeksvluchten

Op route **A-B-C-D-A** kan luchtvaartuigexploitant **Y** niet tanken op Unieluchthavens **B** en **D** om redenen die gerechtvaardigd zijn op grond van artikel 5, lid 3, punt a) of b). Luchtvaartuigexploitant Y moet i) de bevoegde autoriteit van Unieluchthaven **B** verzoeken om een vrijstelling voor het traject **B-C**, en ii) de bevoegde autoriteit van Unieluchthaven **D** verzoeken om een vrijstelling voor het traject **D-A**.

7. **SAMENWERKING TUSSEN AUTORITEITEN**

In artikel 11, lid 3, van de RFEUA is als volgt bepaald: "De Commissie, het Agentschap en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten werken samen en wisselen alle relevante informatie uit om een doeltreffende uitvoering en naleving van deze verordening te waarborgen.".

Artikel 11, lid 3, van de RFEUA verplicht de bevoegde autoriteiten van de lidstaten samen te werken en alle informatie uit te wisselen die relevant is voor het waarborgen van een doeltreffende uitvoering en naleving van de verordening. Dit omvat mogelijke vrijstellingen die zijn verleend op grond van artikel 5, lid 3, van de RFEUA. Met het oog op een consistente toepassing van artikel 5 van de RFEUA moeten de bevoegde autoriteiten op vergelijkbare wijze samenwerken en informatie uitwisselen met het EASA en de Commissie. Een dergelijke samenwerking is vereist op grond van de verantwoordelijkheden van de bevoegde autoriteiten, maar de Commissie en het EASA kunnen deze samenwerking vergemakkelijken.

De aangewezen autoriteit(en) moet(en) op nationaal niveau over het nodige juridische en administratieve kader beschikken om de inning van de geldboetes te waarborgen, overeenkomstig artikel 12, lid 9, van de RFEUA.

De informatie die de bevoegde autoriteit overeenkomstig artikel 5, lid 2, van de RFEUA heeft ontvangen, wordt krachtens artikel 11, lid 6, van de RFEUA gebruikt indien samenwerking tussen autoriteiten nodig is in het kader van bijvoorbeeld de evaluatie van een jaarverslag of een besluit over het opleggen van een geldboete. De voor het opleggen van boetes verantwoordelijke autoriteit kan de autoriteit om advies vragen wanneer de tankdrempel van artikel 5, lid 1, van de RFEUA niet is gehaald om brandstofveiligheidsredenen.

8. MET BETREKKING TOT DE PROCEDURE VOOR HET AANVRAGEN VAN EEN VRIJSTELLING OP GROND VAN ARTIKEL 5, LID 3, PUNT A) OF B), VAN DE RFEUA EN DE ROL VAN DE COMMISSIE

8.1. Duur en verlenging van de vrijstelling

In artikel 5, lid 5, van de RFEUA is bepaald dat de verleende vrijstellingen een beperkte geldigheidsduur van ten hoogste 1 jaar hebben. De bevoegde autoriteit moet daarom in het besluit waarbij zij een vrijstelling verleent, overeenkomstig artikel 5, lid 3, punt a) of b), van de RFEUA, de exacte duur van de vrijstelling specificeren. Deze duur kan samenvallen met de duur van de omstandigheid op de luchthaven die het tanken van brandstof belemmert, maar mag de limiet van 1 jaar niet overschrijden.

De bevoegde autoriteit kan, op verzoek van de luchtvaartuigexploitant, de vrijstelling herzien voordat deze verstrijkt. Verzoeken om verlenging moeten ten minste 3 maanden vóór de vervaldatum van de vrijstelling worden ingediend.

Voorbeeld 9: Duur van de vrijstelling

Luchtvaartuigexploitant **Y** kan tijdens de zomerdienstregelingsperiode een vrijstelling nodig hebben op een kleine overbelaste Unieluchthaven op een eiland, omdat dit de drukste periode van het jaar is. Het is echter mogelijk dat een vrijstelling op dit eiland niet nodig is tijdens de winterdienstregelingsperiode. De bevoegde autoriteit beoordeelt of aan de vereisten van artikel 5, lid 3, van de RFEUA is voldaan en verleent de vrijstelling voor de duur van de vastgestelde problemen die de vrijstelling rechtvaardigen, en in geen geval langer dan 1 jaar.

8.2. Wanneer moet het verzoek bij de bevoegde autoriteit worden ingediend?

De luchtvaartuigexploitant moet zijn verzoek ten minste 3 maanden vóór de beoogde datum van toepassing van de vrijstelling indienen bij de bevoegde autoriteit (artikel 5, lid 3, van de RFEUA). Vrijstellingen kunnen op verschillende tijdstippen in de loop van het jaar worden aangevraagd. De bevoegde autoriteit mag de vrijstelling alleen verlenen als aan de vereisten van artikel 5, lid 3, punt a) of b), is voldaan en het verzoek is gemotiveerd. De bevoegde autoriteiten moeten onverwijld, en uiterlijk 1 maand vóór de datum van toepassing van de beoogde vrijstelling, een besluit nemen over het verzoek, overeenkomstig artikel 5, lid 5, van de RFEUA.

8.3. De bevoegde autoriteit kan aanvullende informatie vragen

In artikel 5, lid 4, van de RFEUA is bepaald dat de bevoegde autoriteit, bij de beoordeling van verzoeken om vrijstelling op grond van artikel 5, lid 3, punt a) of b), van de RFEUA, aanvullende informatie mag vragen aan de luchtvaartuigexploitant, in aanvulling op de reeds door de luchtvaartuigexploitant verstrekte motivering. De bevoegde autoriteit bepaalt welke informatie zij nodig heeft om het vrijstellingsverzoek te kunnen beoordelen.

Als de bevoegde autoriteit aanvullende informatie vraagt, wordt de termijn voor het nemen van een besluit opgeschort totdat de luchtvaartuigexploitant alle informatie heeft verstrekt.

8.4. Het besluit van de bevoegde autoriteit (artikel 5, lid 6, van de RFEUA)

De bevoegde autoriteit moet een besluit nemen om een eerste door een luchtvaartuigexploitant uit hoofde van artikel 5, lid 3, punt a) of b), van de RFEUA ingediende vrijstellingsaanvraag te aanvaarden of af te wijzen. Het feit dat geen besluit is genomen binnen de in artikel 5, lid 5, van de RFEUA vastgestelde termijnen, mag door de luchtvaartuigexploitant niet worden beschouwd als een besluit tot goedkeuring van de gevraagde vrijstelling.

Indien niet uiterlijk 1 maand vóór het verstrijken van de eerder verleende vrijstelling een besluit over een verlengingsaanvraag wordt genomen, wordt dit beschouwd als een besluit waarbij de voortzetting van de vrijstelling wordt toegestaan. Dit is het geval als de luchtvaartuigexploitant zijn verzoek om verlenging ten minste 3 maanden vóór het verstrijken van de vrijstelling met een gedetailleerde en passende motivering heeft gestaafd.

8.5. **Wanneer wordt het nationale besluit van toepassing?**

In artikel 5, lid 7, van de RFEUA is bepaald dat de luchtvaartuigexploitant het recht heeft beroep in te stellen tegen een besluit van de bevoegde autoriteit waarbij een verzoek om vrijstelling wordt afgewezen. In geval van beroep zullen, in overeenstemming met de procedurele autonomie van de lidstaten, de desbetreffende nationale procedures van toepassing zijn en zullen zij bepalen of het aangevochten nationale besluit al dan niet moet worden opgeschort.

8.6. **Rol van de Commissie**

8.6.1. ***Publicatie van de lijst van vrijstellingen***

De bevoegde autoriteiten moeten de Commissie in kennis stellen van de lijst van toegestane en afgewezen vrijstellingen. Deze lijst moet vergezeld gaan van de motivering en beoordeling van de aanvaarding of afwijzing van het vrijstellingsverzoek (artikel 5, lid 8, van RFEUA). De lijst mag worden ingedeeld in categorieën (bv. niet voldaan aan een van de vereisten, termijnen niet nageleefd).

Overeenkomstig artikel 5, lid 8, publiceert de Commissie de lijst van toegestane vrijstellingen en actualiseert zij deze minstens eenmaal per jaar.

8.6.2. ***Met betrekking tot klachten over verleende vrijstellingen***

Overeenkomstig artikel 5, leden 9 en 10, en artikel 16, lid 2, van de RFEUA kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen waarin de bevoegde autoriteit of autoriteiten wordt verzocht een besluit vast te stellen tot intrekking van een bepaalde vrijstelling vanaf het begin van de volgende dienstregelingsperiode.

In gevallen waarin de dienstregelingsperiode minder dan 2 maanden na de bekendmaking van het besluit van de bevoegde autoriteit tot intrekking van de vrijstelling begint, is het besluit tot intrekking van die vrijstelling pas van toepassing vanaf het begin van de volgende dienstregelingsperiode ([46]).

De Commissie kan besluiten op eigen initiatief te handelen of na de beoordeling van een schriftelijke klacht over een verleende vrijstelling, ingediend door:

— een lidstaat,

— een luchtvaartuigexploitant,

— het beheersorgaan van de desbetreffende Unieluchthaven,

— een leverancier van luchtvaartbrandstof.

Om het voor de Commissie gemakkelijker te maken de zaak te beoordelen en te beslissen of een uitvoeringshandeling moet worden vastgesteld om te verzoeken om intrekking van de verleende vrijstelling, kan de Commissie alle nodige informatie vragen van de lidstaten en luchtvaartuigexploitanten. Krachtens artikel 5, lid 10, van de RFEUA moeten de lidstaten en luchtvaartuigexploitanten de informatie onverwijld verstrekken en moeten de lidstaten de verstrekking van informatie door luchtvaartuigexploitanten vergemakkelijken.

([46]) Artikel 2, punt d), van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1): *"dienstregelingsperiode": het zomer- of het winterseizoen volgens de in de dienstregelingen van luchtvaartmaatschappijen gebezigde indeling.*