



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

2013/0344(COD)

19.12.2013

AMENDEMENTEN 21 - 111

Ontwerpverslag
Peter Liese
(PE522.946v01-00)

Wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, met het oog op de tenuitvoerlegging tegen 2020 van een internationale overeenkomst die op emissies van de internationale luchtvaart wereldwijd één marktgebaseerde maatregel toepast

Voorstel voor een richtlijn
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

AM\1013974NL.doc

PE526.175v01-00

NL

In verscheidenheid verenigd

NL

Amendement 21
Bas Eickhout

Voorstel voor een richtlijn

—

Voorstel tot verwerping

Het Europees Parlement verwerpt het voorstel van de Commissie.

Or. en

Motivering

Het voorstel schept een negatief precedent dat de geloofwaardigheid van de EU-wetgeving in de ogen van de buitenwereld schade toebrengt. Het ondermijnt bovendien de voorspelbaarheid van de markt voor de actoren in de luchtvaartsector en druist in tegen de doelstellingen inzake betere regelgeving.

Amendement 22
Satu Hassi

Voorstel voor een richtlijn
Overweging -1 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-1) Het spreekt voor zich dat de luchtvaartindustrie zich moet houden aan de wetgeving van de Unie wanneer deze op haar grondgebied opereert. Er moet ook op worden gewezen dat de luchtvaartsector, in tegenstelling tot andere consumentendiensten, profiteert van een aantal subsidies in de EU, namelijk de vrijstelling van belasting over de toegevoegde waarde, en van accijns op kerosine. De sector profiteert ook van zeer royale regels voor staatssteun overeenkomstig de communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen die met een regionale luchthaven als thuishaven. De Commissie moet deze vrijstellingen herzien en btw toevoegen

aan alle vluchten binnen de EU en vluchten vanuit de EU, voor zover deze geacht worden EU-consumptie te zijn. De Commissie moet ook opnieuw onderhandelen over alle overeenkomsten inzake luchtdiensten, teneinde ervoor te zorgen dat de belastingheffing op brandstof wordt toegestaan en aangemoedigd.

Or. en

Amendement 23
Holger Kraemer

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) De Unie zet zich in voor de sluiting van een toekomstige internationale overeenkomst om de gevolgen van broeikasgasemissies van de luchtvaart te beheersen, en beperkt tegelijkertijd autonoom de gevolgen voor de klimaatverandering van **vluchten naar en van luchtvaartterreinen** in de Unie. Om ervoor te zorgen dat deze doelstellingen elkaar onderling ondersteunen en niet met elkaar botsen, moet rekening worden gehouden met ontwikkelingen en standpunten die worden ingenomen in internationale fora, en met name met de op de 38^e vergadering van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO – International Civil Aviation Organization) goedgekeurde resolutie waarin het "Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection" is opgenomen.

Amendement

(1) De Unie zet zich in voor de sluiting van een toekomstige internationale overeenkomst om de gevolgen van broeikasgasemissies van de **internationale** luchtvaart te beheersen, en beperkt tegelijkertijd autonoom de gevolgen voor de klimaatverandering van **de luchtvaart** in de Unie **en de EER**. Om ervoor te zorgen dat deze doelstellingen elkaar onderling ondersteunen en niet met elkaar botsen, moet rekening worden gehouden met ontwikkelingen en standpunten die worden ingenomen in internationale fora, en met name met de op de 38^e vergadering van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO – International Civil Aviation Organization) goedgekeurde resolutie waarin het "Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection" is opgenomen.

Or. en

Amendement 24
Georgios Koumoutsakos

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) De luchtvaartsector heeft een internationaal karakter. Mondiale problemen, zoals de problemen die luchtvaartemissies met zich meebrengen, kunnen doelmatig worden aangepakt door middel van een internationale benadering; binnen deze benadering verplicht men zich om aan dezelfde maatregelen gevolg te geven, of om met verschillende maatregelen dezelfde doelstellingen te bereiken. Een mondiale overeenkomst in het kader van de ICAO biedt de beste vooruitzichten voor het waarborgen van duurzaamheid op lange termijn.

Or. el

Amendement 25
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2) Bijgevolg geniet het de voorkeur de voorwaarden van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad⁴ tijdelijk als vervuld te beschouwen wanneer wordt voldaan aan de verplichtingen inzake de naleving van een bepaald percentage van de emissies van vluchten naar en van luchtvaartterreinen in derde landen. Aldus benadrukt de Unie dat vereisten kunnen worden toegepast in verband met bepaalde percentages van emissies van vluchten naar en van

Schrappen

luchtvaartterreinen in landen van de Europese Economische Ruimte (EER), net zoals wettelijke verplichtingen kunnen worden ingesteld voor een groter deel van de emissies van vluchten naar en van dergelijke luchtvaartterreinen.

⁴ *Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).*

Or. en

Motivering

Overbodige overweging als gevolg van de beperking van de werkingssfeer van de richtlijn tot vluchten binnen de EER.

Amendement 26

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Bijgevolg geniet het de voorkeur de voorwaarden van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad⁴ tijdelijk als vervuld te beschouwen wanneer wordt voldaan aan de verplichtingen inzake de naleving van een bepaald percentage van de emissies van vluchten naar en van luchtvaartterreinen in derde landen. Aldus benadrukt de Unie dat vereisten kunnen worden toegepast in verband met bepaalde percentages van emissies van vluchten naar en van luchtvaartterreinen in landen van de Europese Economische Ruimte (EER), net zoals wettelijke verplichtingen kunnen

Amendement

(2) Dankzij de goedkeuring van Besluit nr. 377/2013/EU zijn belangrijke vorderingen geboekt binnen de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, met het oog op het afsluiten van een algemeen akkoord op de volgende vergadering. Teneinde het afsluiten van dergelijk akkoord te vereenvoudigen, het concurrentievermogen van de Europese luchtvervoerssector te behouden en handelssancties te voorkomen, dient het toepassingsgebied van de richtlijn te worden beperkt tot uitsluitend vluchten naar en van luchtvaartterreinen in landen

worden ingesteld voor een groter deel van de emissies van vluchten naar en van dergelijke luchtvaartterreinen.

van de Europese Economische Ruimte (EER).

⁴ *Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).*

Or. fr

Motivering

De opname van vluchten buiten de EER in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten zou uitsluitend moeten geschieden op grond van wederzijds akkoord. Het is onverantwoord dat de Unie eenzijdig terugkomt op de verbintenissen die zijn aangegaan op de laatste vergadering van de ICAO in oktober 2013. Een dergelijk besluit zou het afsluiten van een akkoord op wereldwijd niveau ernstig in gevaar brengen en zou de Europese luchtvervoerssector aan handelssancties blootstellen.

Amendement 27 **Holger Krahmer**

Voorstel voor een richtlijn **Overweging 2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Bijgevolg geniet het de voorkeur de voorwaarden van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad⁴ tijdelijk als vervuld te beschouwen wanneer wordt voldaan aan de verplichtingen inzake de naleving van een bepaald percentage van de emissies van vluchten naar en van luchtvaartterreinen in derde landen. Aldus benadrukt de Unie dat vereisten kunnen worden toegepast in verband met bepaalde percentages van emissies van vluchten naar en van luchtvaartterreinen in landen van de Europese Economische Ruimte (EER), net

Amendement

(2) De vaststelling van Besluit nr. 377/2013/EU tot tijdelijke afwijking van Richtlijn 2003/87/EG⁴ heeft de voortgang in de ICAO vergemakkelijkt. Om de dynamiek te behouden en een akkoord over een mondiaal MBM-stelsel voor de internationale luchtvaart tijdens de volgende ICAO-vergadering te vergemakkelijken, is het wenselijk om de handhaving van de voorschriften ten aanzien van vluchten naar en van luchtvaartterreinen buiten de Unie en de Europese Economische Ruimte (EER) op te schorten.

zoals wettelijke verplichtingen kunnen worden ingesteld voor een groter deel van de emissies van vluchten naar en van dergelijke luchtvaartterreinen.

⁴ Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

⁴ Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

Or. en

Amendement 28 **Georgios Koumoutsakos**

Voorstel voor een richtlijn **Overweging 2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Bijgevolg geniet het de voorkeur de voorwaarden van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tijdelijk als vervuld te beschouwen wanneer wordt voldaan aan de verplichtingen inzake de naleving van een bepaald percentage van de emissies van vluchten naar en van luchtvaartterreinen in derde landen. Aldus benadrukt de Unie dat vereisten kunnen worden toegepast in verband met bepaalde percentages van emissies van vluchten naar en van luchtvaartterreinen in landen van de Europese Economische Ruimte (EER), net zoals wettelijke verplichtingen kunnen worden ingesteld voor een groter deel van de emissies van vluchten naar en van dergelijke luchtvaartterreinen.

Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober

Amendement

(2) Bijgevolg is het wenselijk de "stop de klok"-bepalingen die werden uitgevaardigd op basis van Besluit 2013/377/EU van het Europees Parlement en de Raad⁴ tijdelijk te verlengen zodat de voorbereidingen voor de ICAO-vergadering in 2016 onder de best mogelijke omstandigheden kunnen plaatsvinden.

⁴Besluit nr. 377/2013/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24

2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32). 32).

april 2013 tot tijdelijke afwijking van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (PB L 113 van 25.4.2013, blz.1).

Or. el

Amendement 29

Satu Hassi

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) De lidstaten moeten passagiersheffingen invoeren voor vluchten voor zover deze niet onder de ETS vallen en ze moeten de opbrengsten overmaken naar het Groen Klimaatfonds dat is opgericht uit hoofde van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering.

Or. en

Motivering

In het kader van het Amerikaanse begrotingsakkoord dat in december 2013 is bereikt, is het Amerikaanse Congres bezig met het invoeren van een nieuwe vliegbelasting van 2,5 dollar die van toepassing is op alle vluchten die van luchtvaartterreinen in de Verenigde Staten vertrekken. Passagiersheffingen moeten ook in de Unie worden ingevoerd voor vluchten, voor zover deze niet vallen onder de ETS voor de luchtvaart. Dergelijke heffingen moeten ten minste gelijk zijn aan 10 euro per ton CO₂ in 2014 en ze moeten elk jaar met 3 euro worden verhoogd.

Amendement 30

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3) De toepassing van Richtlijn 2003/87/EG blijft gebaseerd op de aankomst op of het vertrek van luchtvaartterreinen in de Unie, maar om ervoor te zorgen dat dit een eenvoudige en werkbare manier zou zijn om de toepassing van regionale marktgebaseerde maatregelen te beperken voor de zeven jaar tot een wereldwijde marktgebaseerde maatregel operationeel wordt, heeft Eurocontrol de percentages berekend op basis van het deel van de orthodromische afstand tussen de belangrijkste luchthavens in de EER en in derde landen dat niet verder dan 12 mijl buiten het verste punt van de EER-kustlijn ligt. Aangezien volgens de Unie aan een wereldwijde marktgebaseerde maatregel geen feitelijke luchtruimoverwegingen ten grondslag horen te liggen, zoals het geval is voor de aankomst op en het vertrek van luchtvaartterreinen, is het belang van de percentages bijgevolg beperkt tot de periode tot en met 2020.

Schrappen

Or. fr

Motivering

Schrapping vereist vanwege de beperking van het toepassingsgebied van de richtlijn.

**Amendement 31
Holger Kraemer**

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 3**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3) De toepassing van Richtlijn 2003/87/EG blijft gebaseerd op de aankomst op of het vertrek van luchtvaartterreinen in de Unie, maar om

Schrappen

ervoor te zorgen dat dit een eenvoudige en werkbare manier zou zijn om de toepassing van regionale marktgebaseerde maatregelen te beperken voor de zeven jaar tot een wereldwijde marktgebaseerde maatregel operationeel wordt, heeft Eurocontrol de percentages berekend op basis van het deel van de orthodromische afstand tussen de belangrijkste luchthavens in de EER en in derde landen dat niet verder dan 12 mijl buiten het verste punt van de EER-kustlijn ligt. Aangezien volgens de Unie aan een wereldwijde marktgebaseerde maatregel geen feitelijke luchtruimoverwegingen ten grondslag horen te liggen, zoals het geval is voor de aankomst op en het vertrek van luchtvaartterreinen, is het belang van de percentages bijgevolg beperkt tot de periode tot en met 2020.

Or. en

Amendement 32
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3) De toepassing van Richtlijn 2003/87/EG blijft gebaseerd op de aankomst op of het vertrek van luchtvaartterreinen in de Unie, maar om ervoor te zorgen dat dit een eenvoudige en werkbare manier zou zijn om de toepassing van regionale marktgebaseerde maatregelen te beperken voor de zeven jaar tot een wereldwijde marktgebaseerde maatregel operationeel wordt, heeft Eurocontrol de percentages berekend op basis van het deel van de orthodromische afstand tussen de belangrijkste luchthavens in de EER en in derde landen dat niet verder dan 12 mijl buiten het

Schrappen

verste punt van de EER-kustlijn ligt. Aangezien volgens de Unie aan een wereldwijde marktgebaseerde maatregel geen feitelijke luchtruimoverwegingen ten grondslag horen te liggen, zoals het geval is voor de aankomst op en het vertrek van luchtvaartterreinen, is het belang van de percentages bijgevolg beperkt tot de periode tot en met 2020.

Or. en

Motivering

Overbodige overweging als gevolg van de beperking van de werkingssfeer van de richtlijn tot vluchten binnen de EER.

Amendement 33

Jolanta Emilia Hibner

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) De toepassing van Richtlijn 2003/87/EG blijft gebaseerd op de aankomst op of het vertrek van luchtvaartterreinen in de Unie, maar om ervoor te zorgen dat dit een eenvoudige en werkbare manier zou zijn om de toepassing van regionale marktgebaseerde maatregelen te beperken voor de zeven jaar tot een wereldwijde marktgebaseerde maatregel operationeel wordt, heeft Eurocontrol de percentages berekend op basis van het deel van de orthodromische afstand tussen de belangrijkste luchthavens in de EER en in derde landen dat niet verder dan 12 mijl buiten het verste punt van de EER-kustlijn ligt. Aangezien volgens de Unie aan een wereldwijde marktgebaseerde maatregel geen feitelijke luchtruimoverwegingen ten grondslag horen te liggen, zoals het geval is voor de aankomst op en het vertrek van

Amendement

(3) De toepassing van Richtlijn 2003/87/EG blijft gebaseerd op de aankomst op of het vertrek van luchtvaartterreinen in de Unie, maar om ervoor te zorgen dat dit een eenvoudige en werkbare manier zou zijn om de toepassing van regionale marktgebaseerde maatregelen te beperken voor de zeven jaar tot een wereldwijde marktgebaseerde maatregel operationeel wordt, heeft Eurocontrol de percentages berekend op basis van het deel van de orthodromische afstand tussen de belangrijkste luchthavens in de EER en in derde landen dat niet verder dan 12 mijl buiten het verste punt van de EER-kustlijn ligt. Aangezien volgens de Unie aan een wereldwijde marktgebaseerde maatregel geen feitelijke luchtruimoverwegingen ten grondslag horen te liggen, zoals het geval is voor de aankomst op en het vertrek van

luchtvaartterreinen, is het belang van de percentages bijgevolg beperkt tot de periode tot en met 2020.

luchtvaartterreinen, is het belang van de percentages bijgevolg beperkt tot de periode **van 2013** tot en met 2020.

Or. pl

Amendement 34 **Satu Hasi**

Voorstel voor een richtlijn **Overweging 3**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) De toepassing van Richtlijn 2003/87/EG blijft gebaseerd op de aankomst op of het vertrek van luchtvaartterreinen in de Unie, maar om ervoor te zorgen dat dit een eenvoudige en werkbare manier zou zijn om de toepassing van regionale marktgebaseerde maatregelen te beperken voor de **zeven** jaar tot een wereldwijde marktgebaseerde maatregel **operationeel wordt**, heeft Eurocontrol de percentages berekend op basis van het deel van de orthodromische afstand tussen de belangrijkste luchthavens in de EER en in derde landen dat niet verder dan **12** mijl buiten het verste punt van de EER-kustlijn ligt. Aangezien volgens de Unie aan een wereldwijde marktgebaseerde maatregel geen feitelijke luchtruimoverwegingen ten grondslag horen te liggen, zoals het geval is voor de aankomst op en het vertrek van luchtvaartterreinen, is het belang van de percentages bijgevolg beperkt tot de periode tot en met **2020**.

Amendement

(3) De toepassing van Richtlijn 2003/87/EG blijft gebaseerd op de aankomst op of het vertrek van luchtvaartterreinen in de Unie, maar om ervoor te zorgen dat dit een eenvoudige en werkbare manier zou zijn om de toepassing van regionale marktgebaseerde maatregelen te beperken voor de **drie** jaar tot **de 39e ICAO-vergadering** een **ratificeerbare** wereldwijde marktgebaseerde maatregel **is overeengekomen die voor het merendeel van de internationale luchtvaartemissies geldt**, heeft Eurocontrol de percentages berekend op basis van het deel van de orthodromische afstand tussen de belangrijkste luchthavens in de EER en in derde landen dat niet verder dan **200** mijl buiten het verste punt van de EER-kustlijn ligt. Aangezien volgens de Unie aan een wereldwijde marktgebaseerde maatregel geen feitelijke luchtruimoverwegingen ten grondslag horen te liggen, zoals het geval is voor de aankomst op en het vertrek van luchtvaartterreinen, is het belang van de percentages bijgevolg beperkt tot de periode tot en met **2016**. **Vanaf 1 januari 2017 zijn alle percentages 50 % totdat een wereldwijd marktgebaseerd mechanisme met een gelijkwaardige milieu-integriteit operationeel wordt, waarbij andere landen**

verantwoordelijk zijn voor de andere helft.

Or. en

Motivering

De voorgestelde omtrek van 12 zeemijl is kunstmatig laag voor luchtvaartactiviteiten. 200 mijl weerspiegelt de exclusieve economische zone van de EER. Vanaf 2017 totdat een internationale MBM met gelijkwaardige milieu-integriteit ten uitvoer wordt gelegd, moet de EU ETS voor de luchtvaart 50 % van de inkomende en uitgaande vluchten beslaan. De regulering van de andere helft moet de verantwoordelijkheid zijn van het andere land.

Amendement 35
Spyros Danellis

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) De toepassing van Richtlijn 2003/87/EG blijft gebaseerd op de aankomst op of het vertrek van luchtvaartterreinen in de Unie, maar om ervoor te zorgen dat dit een eenvoudige en werkbare manier zou zijn om de toepassing van regionale marktgebaseerde maatregelen te beperken voor de zeven jaar tot een wereldwijde marktgebaseerde maatregel operationeel wordt, heeft Eurocontrol de percentages berekend op basis van het deel van de orthodromische afstand tussen de belangrijkste luchthavens in de EER en in derde landen dat niet verder dan 12 mijl buiten het verste punt van de EER-kustlijn ligt. Aangezien volgens de Unie aan een wereldwijde marktgebaseerde maatregel geen feitelijke luchtruimoverwegingen ten grondslag horen te liggen, zoals het geval is voor de aankomst op en het vertrek van luchtvaartterreinen, is het belang van de percentages bijgevolg beperkt tot de periode tot en met 2020.

Amendement

(3) De toepassing van Richtlijn 2003/87/EG blijft gebaseerd op de aankomst op of het vertrek van luchtvaartterreinen in de Unie, maar om ervoor te zorgen dat dit een eenvoudige en werkbare manier zou zijn om de toepassing van regionale marktgebaseerde maatregelen te beperken voor de zeven jaar tot een wereldwijde marktgebaseerde maatregel operationeel wordt, heeft Eurocontrol de percentages berekend op basis van het deel van de orthodromische afstand tussen de belangrijkste luchthavens in de EER en in derde landen dat niet verder dan 12 mijl buiten het verste punt van de EER-kustlijn ligt. Aangezien volgens de Unie aan een wereldwijde marktgebaseerde maatregel geen feitelijke luchtruimoverwegingen ten grondslag horen te liggen, zoals het geval is voor de aankomst op en het vertrek van luchtvaartterreinen, is het belang van de percentages bijgevolg beperkt tot de periode tot en met 2020. ***Wanneer geen wereldwijde marktgebaseerde maatregel wordt overeengekomen door de 39e***

ICAO-vergadering, is vanaf 1 januari 2017 tot het einde van 2020 het emissiepercentage dat het inleveren van rechten vereist 50 % van elke uitgaande en inkomende vlucht, teneinde de dekking en de milieu-integriteit te verbeteren.

Or. en

Motivering

De hybride oplossing van het "luchtruim"-model moet alleen worden toegepast totdat op mondiaal niveau een bindende overeenkomst van kracht wordt. Zodra dat is gebeurd, kan de EU haar bepalingen dienovereenkomstig aanpassen. Indien een dergelijke overeenkomst niet wordt bereikt door de ICAO-vergadering van 2016, moet een systeem met een betere dekking en milieu-integriteit (50-50) van kracht worden, dat echter nog steeds de aan de orde gestelde soevereiniteitskwesaties aanpakt.

Amendement 36

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6) Om een percentage van geverifieerde emissies vast te stellen voor vluchten naar en van luchtvaartterreinen in derde landen, moeten de emissies voor de hele vlucht bekend zijn. Er wordt echter geen rekening gehouden met de emissies die niet onder dat percentage vallen.

Schrappen

Or. fr

Motivering

Schrapping vereist vanwege de beperking van het toepassingsgebied van de richtlijn.

Amendement 37

Holger Krahmer

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6) Om een percentage van geverifieerde emissies vast te stellen voor vluchten naar en van luchtvaartterreinen in derde landen, moeten de emissies voor de hele vlucht bekend zijn. Er wordt echter geen rekening gehouden met de emissies die niet onder dat percentage vallen.

Schrappen

Or. en

Amendement 38
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6) Om een percentage van geverifieerde emissies vast te stellen voor vluchten naar en van luchtvaartterreinen in derde landen, moeten de emissies voor de hele vlucht bekend zijn. Er wordt echter geen rekening gehouden met de emissies die niet onder dat percentage vallen.

Schrappen

Or. en

Motivering

Overbodige overweging als gevolg van de beperking van de werkingssfeer van de richtlijn tot vluchten binnen de EER.

Amendement 39
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7) Bovendien moet een exploitant er voor vluchten naar en uit derde landen voor kunnen kiezen om geverifieerde emissies van die vluchten niet te rapporteren, maar gebruik te maken van een zo nauwkeurig mogelijke vaststelling van geschatte emissies van dergelijke vluchten die niet buiten de EER-landen worden uitgestoten.

Schrappen

Or. fr

Motivering

Schrapping vereist vanwege de beperking van het toepassingsgebied van de richtlijn.

Amendement 40
Satu Hassi

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7) Bovendien moet een exploitant er voor vluchten naar en uit derde landen voor kunnen kiezen om geverifieerde emissies van die vluchten niet te rapporteren, maar gebruik te maken van een zo nauwkeurig mogelijke vaststelling van geschatte emissies van dergelijke vluchten die niet buiten de EER-landen worden uitgestoten.

Schrappen

Or. en

Motivering

De ETS heeft een MRV-systeem geïntroduceerd voor de luchtvaartsector in Europa en daarbuiten. De informatie is nuttig geweest bij het verminderen van het brandstofverbruik door de exploitanten.

Amendement 41
Holger Kraemer

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7) Bovendien moet een exploitant er voor vluchten naar en uit derde landen voor kunnen kiezen om geverifieerde emissies van die vluchten niet te rapporteren, maar gebruik te maken van een zo nauwkeurig mogelijke vaststelling van geschatte emissies van dergelijke vluchten die niet buiten de EER-landen worden uitgestoten.

Schrappen

Or. en

Amendement 42
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7) Bovendien moet een exploitant er voor vluchten naar en uit derde landen voor kunnen kiezen om geverifieerde emissies van die vluchten niet te rapporteren, maar gebruik te maken van een zo nauwkeurig mogelijke vaststelling van geschatte emissies van dergelijke vluchten die niet buiten de EER-landen worden uitgestoten.

Schrappen

Or. en

Motivering

Overbodige overweging als gevolg van de beperking van de werkingssfeer van de richtlijn tot vluchten binnen de EER.

Amendement 43
Françoise Grossetête

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Bij wijze van vereenvoudiging en om de administratieve taken voor de kleinste vliegtuigexploitanten te verlichten, dienen niet-commerciële vliegtuigexploitanten die per jaar minder dan **1 000** ton CO₂ uitstoten, te worden geacht de voorschriften van de richtlijn na te leven, en dienen extra maatregelen van de bevoegde autoriteiten in de lidstaten te worden bevorderd om de administratie voor kleine vliegtuigexploitanten te vereenvoudigen.

Amendement

(8) Bij wijze van vereenvoudiging en om de administratieve taken voor de kleinste vliegtuigexploitanten te verlichten, dienen niet-commerciële vliegtuigexploitanten die per jaar minder dan **10 000** ton CO₂ **in het Europese luchtruim** uitstoten, te worden geacht de voorschriften van de richtlijn na te leven, en dienen extra maatregelen van de bevoegde autoriteiten in de lidstaten te worden bevorderd om de administratie voor kleine vliegtuigexploitanten te vereenvoudigen.

Or. fr

Motivering

Commerciële en niet-commerciële exploitanten mogen niet verschillend worden behandeld. Aangezien voor de eerstgenoemden een vrijstelling voor uitstoot van minder dan 10 000 ton CO₂ per jaar geldt, zou dezelfde drempel voor niet-commerciële exploitanten van toepassing moeten zijn.

Amendement 44
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) De toepassing van een percentage op geverifieerde emissies voor vluchten naar en van luchtvaartterreinen in derde landen, of de toepassing van een alternatieve benadering door exploitanten, moet betrekking hebben op emissies vanaf 2014 om exploitanten de tijd te bieden om inzicht te krijgen in deze

Amendement

Schrappen

benaderingen voor het plannen van hun vliegactiviteiten.

Or. fr

Motivering

Schrapping vereist vanwege de beperking van het toepassingsgebied van deze richtlijn.

**Amendement 45
Eija-Riitta Korhola**

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 9**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9) De toepassing van een percentage op geverifieerde emissies voor vluchten naar en van luchtvaartterreinen in derde landen, of de toepassing van een alternatieve benadering door exploitanten, moet betrekking hebben op emissies vanaf 2014 om exploitanten de tijd te bieden om inzicht te krijgen in deze benaderingen voor het plannen van hun vliegactiviteiten.

Schrappen

Or. en

Motivering

Overbodige overweging als gevolg van de beperking van de werkingssfeer van de richtlijn tot vluchten binnen de EER.

**Amendement 46
Holger Kraemer**

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 9**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9) De toepassing van een percentage op geverifieerde emissies voor vluchten naar

Schrappen

en van luchtvaartterreinen in derde landen, of de toepassing van een alternatieve benadering door exploitanten, moet betrekking hebben op emissies vanaf 2014 om exploitanten de tijd te bieden om inzicht te krijgen in deze benaderingen voor het plannen van hun vliegactiviteiten.

Or. en

Amendement 47
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10) Onverminderd de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die vanaf 2020 zal gelden, dienen emissies van vluchten naar en uit ontwikkelingslanden met een aandeel, uitgedrukt in tonkilometer, van de internationale burgerluchtvaartactiviteiten van minder dan 1 % voor de periode van 2014 tot en met 2020 te worden vrijgesteld. Landen die voor de toepassing van dit voorstel als ontwikkelingslanden worden beschouwd, dienen de landen te zijn die bij de goedkeuring van dit voorstel overeenkomstig Verordening (EU) nr. 978/2012 van het Europees Parlement en de Raad preferentiële toegang tot de markt van de Unie genieten, dit wil zeggen de landen die door de Wereldbank in 2013 niet als hoge-inkomenslanden of hogere-middeninkomenslanden werden gerangschikt.

Schrappen

Or. en

Motivering

Overbodige overweging als gevolg van de beperking van de werkingssfeer van de richtlijn tot

vluchten binnen de EER.

Amendement 48

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet, Maurice Ponga

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 10 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10 bis) Onverminderd de toepassing van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2020 is het passend dat de emissies van vluchten naar en uit de ultraperifere gebieden van de Europese Unie voor de periode 2014-2020 worden vrijgesteld.

Or. fr

Motivering

Aangezien de ultraperifere gebieden ingesloten gebiedsdelen zijn, vormt het luchtvervoer een essentiële vervoerswijze om de mobiliteit van de burgers te vergemakkelijken. Met deze bijzonderheden in het achterhoofd moet worden gewaarborgd dat het concurrentievermogen van de luchtvaartmaatschappijen die deze gebiedsdelen bedienen niet in gevaar wordt gebracht.

Amendement 49

Satu Hassi

**Voorstel voor een richtlijn
Overweging 11**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11) Om vliegtuigexploitanten en nationale autoriteiten rechtszekerheid te bieden, is het passend de termijnen voor het inleveren en rapporteren van emissies voor 2013 tot 2015 te verlengen.

Schrappen

Or. en

Motivering

De emissies van 2013 moeten zoals voorzien in de wetgeving in 2014 worden gerapporteerd.

Amendement 50

Jolanta Emilia Hibner

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) Na de ICAO-vergadering van 2016 **zou** de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag **moeten indienen** om te garanderen dat rekening kan worden gehouden met internationale ontwikkelingen en dat eventuele problemen met de toepassing van de afwijking kunnen worden aangepakt.

Amendement

(12) Na de ICAO-vergadering van 2016 **dient** de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag **in** om te garanderen dat rekening kan worden gehouden met internationale ontwikkelingen en dat eventuele problemen met de toepassing van de afwijking kunnen worden aangepakt.

Or. pl

Amendement 51

Satu Hassi

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) Na de ICAO-vergadering van 2016 zou de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag moeten indienen **om te garanderen dat rekening kan worden gehouden met internationale ontwikkelingen en dat eventuele problemen met de toepassing van de afwijking kunnen worden aangepakt.**

Amendement

(12) Na de ICAO-vergadering van 2016 zou de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag moeten indienen **over de vorderingen van de ICAO ten aanzien van de tenuitvoerlegging van een wereldwijde MBM.**

Or. en

Amendement 52
Jolanta Emilia Hibner

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 28 bis – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. In afwijking van artikel 12, lid 2 bis, **en** artikel 14, lid 3, beschouwen de lidstaten de in die leden vastgestelde voorwaarden als vervuld wat betreft:

Amendement

1. In afwijking van artikel 12, lid 2 bis, artikel 14, lid 3, **en artikel 16, lid 3**, beschouwen de lidstaten de in die leden vastgestelde voorwaarden als vervuld wat betreft:

Or. pl

Amendement 53
Martin Callanan

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 28 bis – lid 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) alle emissies van vluchten naar **en** uit landen buiten de Europese Economische Ruimte **in 2013**;

Amendement

a) alle emissies van vluchten naar **of** uit landen buiten de Europese Economische Ruimte **(EER) in elk kalenderjaar vanaf en met inbegrip van 2013 tot en met 2020**;

Or. en

Motivering

Door de werkingssfeer van de Commissie van 2013 naar 2020 uit te breiden, wordt het mogelijk om bij de herziening in 2016 te beoordelen of de werkingssfeer moet worden aangepast naar aanleiding van de 39e ICAO-vergadering.

Amendement 54
Holger Krahmer

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) alle emissies van vluchten naar en uit landen buiten de Europese Economische Ruimte in **2013**;

Amendement

a) alle emissies van vluchten naar en uit landen buiten de Europese Economische Ruimte in **elk kalenderjaar vanaf 2013 tot en met 2020**;

Or. en

Amendement 55
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) alle emissies van vluchten naar en uit landen buiten de Europese Economische Ruimte **in 2013**;

Amendement

a) alle emissies van vluchten naar en uit landen buiten de Europese Economische Ruimte **tot 2020**;

Or. fr

Motivering

De opname van vluchten buiten de EER in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten zou uitsluitend moeten geschieden op grond van wederzijds akkoord. Het is onverantwoord dat de Unie eenzijdig terugkomt op de verbintenissen die zijn aangegaan op de laatste vergadering van de ICAO in oktober 2013. Een dergelijk besluit zou het afsluiten van een akkoord op wereldwijd niveau ernstig in gevaar brengen en zou de Europese luchtvervoerssector aan handelssancties blootstellen.

Amendement 56
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) alle emissies van vluchten naar en uit landen buiten de Europese Economische Ruimte **in 2013**;

Amendement

a) alle emissies van vluchten naar en uit landen buiten de Europese Economische Ruimte **tussen de kalenderjaren 2013 en 2016**;

Or. en

Motivering

Het besluit om "de klok stil te zetten" was juist en van vitaal belang voor het streven naar een mondiale overeenkomst, vandaar dat deze richtlijn van toepassing is tot het einde van 2016, met het oog op de ICAO-vergadering die dat jaar wordt gehouden.

Amendement 57
Gilles Pargneaux

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) alle emissies van vluchten naar en uit landen buiten de Europese Economische Ruimte **in 2013**;

Amendement

a) alle emissies van vluchten naar en uit landen buiten de Europese Economische Ruimte **voor elk kalenderjaar tussen 2013 en 2016**;

Or. fr

Motivering

Het lijkt noodzakelijk het "stop-de-tijd"-besluit tot 2016 te handhaven. Voor de periode 2017-2020 is nog een fase van evaluatie van de verschillende mogelijkheden vereist. Een strikt tot vluchten binnen Europa beperkte benadering tot ten minste 2016, met herziening van de faciliteit in 2016, vormt ongetwijfeld de meest evenwichtige oplossing.

Amendement 58
Georgios Koumoutsakos

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) alle emissies van vluchten naar en uit landen buiten de Europese Economische Ruimte **in** 2013;

Amendement

a) alle emissies van vluchten naar en uit landen buiten de Europese Economische Ruimte **van 2013 tot 2016**;

Or. el

Amendement 59
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet, Maurice Ponga

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) alle emissies van vluchten naar en uit de ultraperifere gebieden van de Europese Unie tot 2020;

Or. fr

Motivering

Aangezien de ultraperifere gebieden ingesloten gebiedsdelen zijn, vormt het luchtvervoer een essentiële vervoerswijze om de mobiliteit van de burgers te vergemakkelijken. Met deze bijzonderheden in het achterhoofd moet worden gewaarborgd dat het concurrentievermogen van de luchtvaartmaatschappijen die deze gebiedsdelen bedienen niet in gevaar wordt gebracht.

Amendement 60
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tot 2020 wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater, dan wel berekend overeenkomstig lid 6;

Schrappen

Or. fr

Motivering

De opname van vluchten buiten de EER in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten zou uitsluitend moeten geschieden op grond van wederzijds akkoord. Het is onverantwoord dat de Unie eenzijdig terugkomt op de verbintenissen die zijn aangegaan op de laatste vergadering van de ICAO in oktober 2013. Een dergelijk besluit zou het afsluiten van een akkoord op wereldwijd niveau ernstig in gevaar brengen en zou de Europese luchtvervoerssector aan handelssancties blootstellen.

Amendement 61
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tot 2020 wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater, dan wel berekend overeenkomstig lid 6;

Schrappen

Motivering

Letter b is overbodig omdat de werkingssfeer van de richtlijn beperkt is tot vluchten binnen de EER. Het besluit om "de klok stil te zetten" was juist en van vitaal belang voor het streven naar een mondiale overeenkomst, vandaar dat deze richtlijn van toepassing is tot het einde van 2016, met het oog op de ICAO-vergadering die dat jaar wordt gehouden.

Amendement 62
Holger Kraemer

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tot 2020 wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater, dan wel berekend overeenkomstig lid 6;

Schrappen

Amendement 63
Martin Callanan

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tot

Schrappen

2020 wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater, dan wel berekend overeenkomstig lid 6;

Or. en

Motivering

Door de werkingssfeer van de Commissie van 2013 naar 2020 uit te breiden, wordt het mogelijk om bij de herziening in 2016 te beoordelen of de werkingssfeer moet worden aangepast naar aanleiding van de 39e ICAO-vergadering.

Amendement 64
Satu Hassi

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tot **2020** wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater, dan wel berekend overeenkomstig lid 6;

Amendement

b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tot **2016** wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater, dan wel berekend overeenkomstig lid 6;

Or. en

Motivering

Vanaf 2017 totdat een wereldwijde MBM ten uitvoer wordt gelegd, moet de ETS voor de luchtvaart 50 % van de inkomende en uitgaande vluchten beslaan. De regulering van de andere helft moet de verantwoordelijkheid zijn van het andere land.

Amendement 65
Spyros Danellis

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tot **2020** wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater, dan wel berekend overeenkomstig lid 6;

Amendement

b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tot **2016** wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater, dan wel berekend overeenkomstig lid 6;

Or. en

Motivering

De hybride oplossing van het "luchtruim"-model moet alleen worden toegepast totdat op mondiaal niveau een bindende overeenkomst van kracht wordt. Zodra dat is gebeurd, kan de EU haar bepalingen dienovereenkomstig aanpassen. Indien een dergelijke overeenkomst niet wordt bereikt door de ICAO-vergadering van 2016, moet een systeem met een betere dekking en milieu-integriteit (50-50) van kracht worden, dat echter nog steeds de aan de orde gestelde soevereiniteitskwesties aanpakt.

Amendement 66
Gilles Pargneaux

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar **tot** 2020 wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd

Amendement

b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar **tussen 2017 en** 2020 wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft

voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater, dan wel berekend overeenkomstig lid 6;

ingeleverd voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater, dan wel berekend overeenkomstig lid 6;

Or. fr

Motivering

Voor de periode 2017-2020 is nog een fase van evaluatie van de verschillende mogelijkheden vereist. Een strikt tot vluchten binnen Europa beperkte benadering tot 2016, met herziening van de faciliteit in 2016, vormt ongetwijfeld de meest evenwichtige oplossing.

Amendement 67 **Jolanta Emilia Hibner**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tot 2020 wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater, **dan wel berekend overeenkomstig lid 6;**

Amendement

b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tot 2020 wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater;

Or. pl

Amendement 68 **Satu Hassi**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte vanaf 2017 wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor 50 % van de geverifieerde emissies van die vluchten;

Or. en

Motivering

Vanaf 2017 totdat een wereldwijde MBM ten uitvoer wordt gelegd, moet de ETS voor de luchtvaart 50 % van de inkomende en uitgaande vluchten beslaan. De regulering van de andere helft moet de verantwoordelijkheid zijn van het andere land.

Amendement 69
Spyros Danellis

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 28 bis – lid 1 – letter b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tussen 2017 en 2020 wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor 50 % van de geverifieerde emissies van die vluchten, indien de 39e ICAO-vergadering geen akkoord bereikt over een wereldwijde marktgebaseerde maatregel die van toepassing is op het merendeel van de emissies van de internationale luchtvaart en die vanaf 2020 van kracht is;

Or. en

Motivering

De hybride oplossing van het "luchtruim"-model moet alleen worden toegepast totdat op mondiaal niveau een bindende overeenkomst van kracht wordt. Zodra dat is gebeurd, kan de EU haar bepalingen dienovereenkomstig aanpassen. Indien een dergelijke overeenkomst niet wordt bereikt door de ICAO-vergadering van 2016, moet een systeem met een betere dekking en milieu-integriteit (50-50) van kracht worden, dat echter nog steeds de aan de orde gestelde soevereiniteitskwesaties aanpakt.

Amendement 70 **Spyros Danellis**

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 28 – lid 1 – letter b ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b ter) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tussen 2017 en 2020 wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd overeenkomstig het bepaalde in lid 1, onder b), mits de 39e ICAO-vergadering een wereldwijde marktgebaseerde maatregel is overeengekomen die van toepassing is op het merendeel van de emissies van de internationale luchtvaart en die vanaf 2020 van kracht is;

Or. en

Motivering

De hybride oplossing van het "luchtruim"-model moet alleen worden toegepast totdat op mondiaal niveau een bindende overeenkomst van kracht wordt. Zodra dat is gebeurd, kan de EU haar bepalingen dienovereenkomstig aanpassen. Indien een dergelijke overeenkomst niet wordt bereikt door de ICAO-vergadering van 2016, moet een systeem met een betere dekking en milieu-integriteit (50-50) van kracht worden, dat echter nog steeds de aan de orde gestelde soevereiniteitskwesaties aanpakt.

Amendement 71
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis– lid 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) emissies van vluchten die worden geëxploiteerd door een niet-commerciële vliegtuigexploitant in elk kalenderjaar tussen 2013 en **2020** wanneer die vliegtuigexploitant in **het** kalenderjaar verantwoordelijk is voor een uitstoot van minder dan 1 000 ton;

Amendement

c) emissies van vluchten die worden geëxploiteerd door een niet-commerciële vliegtuigexploitant in elk kalenderjaar tussen 2013 en **2016** wanneer die vliegtuigexploitant in **dat** kalenderjaar verantwoordelijk is voor een uitstoot van minder dan 1 000 ton;

Or. en

Motivering

Het besluit om "de klok stil te zetten" was juist en van vitaal belang voor het streven naar een mondiale overeenkomst, vandaar dat deze richtlijn van toepassing is tot het einde van 2016, met het oog op de ICAO-vergadering die dat jaar wordt gehouden.

Amendement 72
Jolanta Emilia Hibner

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) emissies van vluchten die worden geëxploiteerd door een niet-commerciële vliegtuigexploitant in elk kalenderjaar tussen 2013 en 2020 wanneer die vliegtuigexploitant in het kalenderjaar verantwoordelijk is voor een uitstoot van minder dan 1 000 ton;

Amendement

(Niet van toepassing op de Nederlandse versie.)

Or. pl

Amendement 73
Françoise Grossetête

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) emissies van vluchten die worden geëxploiteerd door een niet-commerciële vliegtuigexploitant in elk kalenderjaar tussen 2013 en 2020 wanneer die vliegtuigexploitant in het kalenderjaar verantwoordelijk is voor een uitstoot van minder dan **1 000** ton;

Amendement

c) emissies van vluchten die worden geëxploiteerd door een niet-commerciële vliegtuigexploitant in elk kalenderjaar tussen 2013 en 2020 wanneer die vliegtuigexploitant in het kalenderjaar verantwoordelijk is voor een uitstoot van minder dan **10 000** ton **van vluchten in de EER**;

Or. fr

Motivering

Commerciële en niet-commerciële exploitanten mogen niet verschillend worden behandeld. Aangezien voor de eerstgenoemden een vrijstelling voor uitstoot van minder dan 10 000 ton CO₂ per jaar geldt, zou dezelfde drempel voor niet-commerciële exploitanten van toepassing moeten zijn.

Amendement 74
Satu Hassi

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) emissies van vluchten die worden geëxploiteerd door een niet-commerciële vliegtuigexploitant in elk kalenderjaar tussen 2013 en 2020 wanneer die vliegtuigexploitant in het kalenderjaar verantwoordelijk is voor een uitstoot van

Amendement

c) emissies van vluchten die worden geëxploiteerd door een niet-commerciële vliegtuigexploitant in elk kalenderjaar tussen 2013 en 2020 wanneer die vliegtuigexploitant in het kalenderjaar verantwoordelijk is voor een uitstoot van

minder dan 1 000 ton;

minder dan 1 000 ton *en de exploitant aan het Groen Klimaatfonds dat is opgericht uit hoofde van het UNFCCC een gelijkwaardige bijdrage heeft geleverd die overeenkomt met 10 euro per ton CO₂ in 2014 met een toename van 3 euro per jaar;*

Or. en

Motivering

De vrijstelling van niet-commerciële vliegtuigen, d.w.z. zakenvliegtuigen, is slechts aanvaardbaar wanneer zij een gelijkwaardige bijdrage moeten leveren aan het Groen Klimaatfonds van het UNFCCC. De voorgestelde prijs is gebaseerd op een van de prijsscenario's van de Commissie in de effectbeoordeling voor het MRV-systeem voor de scheepvaart.

Amendement 75 Martin Callanan

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) emissies van vluchten die worden geëxploiteerd door een niet-commerciële vliegtuigexploitant in elk kalenderjaar **tussen 2013 en 2020** wanneer die vliegtuigexploitant in het kalenderjaar verantwoordelijk is voor een uitstoot van minder dan 1 000 ton;

Amendement

c) emissies van vluchten die worden geëxploiteerd door een niet-commerciële vliegtuigexploitant in elk kalenderjaar **vanaf en met inbegrip van 2013 tot 2020** wanneer die vliegtuigexploitant in het kalenderjaar verantwoordelijk is voor een uitstoot van minder dan 1 000 ton;

Or. en

Motivering

Voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12 en 14 ten aanzien van projectkredieten, de overdracht en inlevering van emissierechten en MRV, moeten de geverifieerde emissies worden beschouwd als de emissies die gerelateerd zijn aan de beperkte werkingssfeer.

Amendement 76
Gilles Pargneaux

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c bis) de inlevering, vóór 31 december 2013, van emissierechten voor geverifieerde emissies voor 2012.

Or. fr

Motivering

Deze bepaling beoogt de situatie van vliegtuigexploitanten te regulariseren die tot inlevering zijn overgegaan, waarbij, na de uiterste datum van 30 april 2013, rekening wordt gehouden met de veranderingen in de regelgeving bepaald door Besluit nr. 377/2013/EU en dit voorstel tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG.

Amendement 77
Satu Hassi

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

d) de inlevering van emissierechten voor geverifieerde emissies van vluchten tussen landen in de EER voor 2013, die uiterlijk 30 april 2015 in plaats van uiterlijk 30 april 2014 plaatsgrijpt, en geverifieerde emissies voor 2013 van die vluchten, die uiterlijk 31 maart **2015 in plaats van uiterlijk 31 maart** 2014 worden gerapporteerd.

d) de inlevering van emissierechten voor geverifieerde emissies van vluchten tussen landen in de EER voor 2013, die uiterlijk 30 april 2015 in plaats van uiterlijk 30 april 2014 plaatsgrijpt, en geverifieerde emissies voor 2013 van die vluchten, die uiterlijk 31 maart 2014 worden gerapporteerd.

Or. en

Amendement 78
Jolanta Emilia Hibner

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – letter d bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

d bis) emissies van vluchten naar en uit ontwikkelingslanden met een aandeel, uitgedrukt in tonkilometer, van de internationale burgerluchtvaartactiviteiten van minder dan 1 %.

Or. pl

Amendement 79
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De in lid 1, onder b), bedoelde geverifieerde emissies die overeenkomstig bijlage II quater zijn berekend, worden beschouwd als geverifieerde emissies van de vliegtuigexploitant voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12 en 14.

Schrappen

Or. fr

Motivering

Schrapping vereist vanwege de beperking van het toepassingsgebied van deze richtlijn en in samenhang met de schrapping van artikel 28 bis, lid 1, onder b).

Amendement 80
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***De in lid 1, onder b), bedoelde
geverifieerde emissies die overeenkomstig
bijlage II quater zijn berekend, worden
beschouwd als geverifieerde emissies van
de vliegtuigexploitant voor de toepassing
van de artikelen 11 bis, 12 en 14.***

Schrappen

Or. en

Motivering

*Overbodig als gevolg van de beperking van de werkingssfeer van de richtlijn tot vluchten
binnen de EER, alleen indien de normale rapportage van feitelijke emissies van toepassing is.*

Amendement 81
Holger Kraemer

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***De in lid 1, onder b), bedoelde
geverifieerde emissies die overeenkomstig
bijlage II quater zijn berekend, worden
beschouwd als geverifieerde emissies van
de vliegtuigexploitant voor de toepassing
van de artikelen 11 bis, 12 en 14.***

Schrappen

Or. en

Amendement 82
Martin Callanan

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

De in lid 1, onder **b)**, bedoelde geverifieerde emissies **die overeenkomstig bijlage II quater zijn berekend**, worden beschouwd als geverifieerde emissies van de vliegtuigexploitant voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12 en 14.

Amendement

De in lid 1, onder **a)**, bedoelde geverifieerde emissies worden beschouwd als geverifieerde emissies van de vliegtuigexploitant voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12 en 14.

Or. en

Motivering

Voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12 en 14 ten aanzien van projectkredieten, de overdracht en inlevering van emissierechten en MRV, moeten de geverifieerde emissies worden beschouwd als de emissies die gerelateerd zijn aan de beperkte werkingssfeer.

Amendement 83
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 2 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. In afwijking van artikel 3 sexies, lid 5, en artikel 3 septies, worden aan vliegtuigexploitanten voor wie de afwijkingen gelden waarin in lid 1, onder a) tot en met **c)**, wordt voorzien, een aantal kosteloze emissierechten toegewezen die zijn gereduceerd in verhouding tot de reductie van de verplichting om emissierechten in te leveren waarin in lid 1, onder a) tot en met **c)**, is voorzien.

Amendement

2. In afwijking van artikel 3 sexies, lid 5, en artikel 3 septies, worden aan vliegtuigexploitanten voor wie de afwijkingen gelden waarin in lid 1, onder a) tot en met **b)**, wordt voorzien, een aantal kosteloze emissierechten toegewezen die zijn gereduceerd in verhouding tot de reductie van de verplichting om emissierechten in te leveren waarin in lid 1, onder a) tot en met **b)**, is voorzien.

Amendement 84
Satu Hassi

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 2 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. In afwijking van artikel 3 sexies, lid 5, en artikel 3 septies, worden aan vliegtuigexploitanten voor wie de afwijkingen gelden waarin in lid 1, onder a) tot en met c), wordt voorzien, **een aantal** kosteloze emissierechten toegewezen **die zijn gereduceerd in verhouding tot de reductie van de verplichting om emissierechten in te leveren waarin in lid 1, onder a) tot en met c), is voorzien.**

Amendement

2. In afwijking van artikel 3 sexies, lid 5, en artikel 3 septies, worden aan vliegtuigexploitanten voor wie de afwijkingen gelden waarin in lid 1, onder a) tot en met c), wordt voorzien, **geen** kosteloze emissierechten toegewezen.

Motivering

De luchtvaartsector ontvangt een veel groter aandeel aan kosteloze emissierechten dan andere sectoren onder de ETS. De ontvangst van kosteloze emissierechten is zo gunstig dat enkele exploitanten besloten "de klok niet stil te zetten" in 2012, teneinde hun volledige toewijzing van emissierechten te ontvangen. Luchtvaartmaatschappijen hebben ook de volledige koolstofprijzen doorgeschoven naar klanten, ongeacht de kosteloze emissierechten die zij ontvingen. Het beperken van de werkingssfeer van het systeem moet worden gebruikt om een einde te maken aan enkele van de buitensporige kansen op onverhoopte winsten.

Amendement 85
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 2 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Wat de activiteiten tijdens de **jaren** 2013 tot en met **2020** betreft, publiceren de lidstaten uiterlijk [OP: insert a date **4** months after the entry into force of this Directive] het aantal kosteloze luchtvaartemissierechten die zij aan elke exploitant hebben toegewezen.

Amendement

Wat de activiteiten tijdens de **kalenderjaren** 2013 tot en met **2016** betreft, publiceren de lidstaten uiterlijk [OP: insert a date **x** months after the entry into force of this Directive] het aantal kosteloze luchtvaartemissierechten die zij aan elke exploitant hebben toegewezen.

Or. en

Motivering

Het besluit om "de klok stil te zetten" was juist en van vitaal belang voor het streven naar een mondiale overeenkomst, vandaar dat deze richtlijn van toepassing is tot het einde van 2016, met het oog op de ICAO-vergadering die dat jaar wordt gehouden.

Amendement 86
Martin Callanan

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 2 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Wat de activiteiten tijdens de jaren 2013 tot en met 2020 betreft, publiceren de lidstaten uiterlijk [OP: insert a date **4** months after the entry into force of this Directive] het aantal kosteloze luchtvaartemissierechten die zij aan elke exploitant hebben toegewezen.

Amendement

Wat de activiteiten tijdens de jaren 2013 tot en met 2020 betreft, publiceren de lidstaten uiterlijk [OP: insert a date **8** months after the entry into force of this Directive] het aantal kosteloze luchtvaartemissierechten die zij aan elke exploitant hebben toegewezen.

Or. en

Motivering

Een langere termijn is vereist wanneer het wetgevende instrument een wijzigingsrichtlijn is.

Amendement 87
Jolanta Emilia Hibner

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De Commissie berekent uiterlijk binnen drie maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn de procentuele aandelen van de verschillende vliegtuigexploitanten in de in 2010 gerapporteerde tonkilometers, die overeenkomen met emissies die niet zijn uitgesloten volgens lid 1, onder a) tot en met c). De gegevens die volgens dit lid zijn berekend, worden uitsluitend aan de lidstaten verstrekt met betrekking tot de entiteiten die door die lidstaten worden beheerd.

Or. pl

Amendement 88
Jolanta Emilia Hibner

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. In afwijking van artikel 3 quinquies **veilen** de lidstaten **een aantal luchtvaartemissierechten dat** gereduceerd **is** in verhouding tot de reductie van het totale aantal toegewezen emissierechten.

3. In afwijking van artikel 3 quinquies **wordt de hoeveelheid emissierechten die door** de lidstaten **bestemd is voor veiling,** gereduceerd in verhouding tot de reductie van het totale aantal toegewezen emissierechten.

Or. pl

Amendement 89
Satu Hassi

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. In afwijking van artikel 3 quinquies veilen de lidstaten **een aantal** luchtvaartemissierechten **dat gereduceerd is in verhouding tot de reductie van het totale aantal toegewezen emissierechten.**

Amendement

3. In afwijking van artikel 3 quinquies veilen de lidstaten **geen** luchtvaartemissierechten.

Or. en

Motivering

De ETS-markt wordt overspoeld met een te groot aanbod en totdat de lidstaten akkoord gaan met de bestemming van inkomsten voor de financiering van klimaatmaatregelen in ontwikkelingslanden, dient de veiling van luchtvaartemissierechten te worden opgeschort.

Amendement 90
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. In afwijking van artikel 3 quinquies, lid 3, wordt het aantal emissierechten dat elke lidstaat elk jaar veilt voor de periode van 2013 tot en met **2020** gereduceerd, zodat het overeenstemt met het aandeel van de toegewezen emissierechten ingevolge de toepassing van artikel 28, onder a) tot en met c).

Amendement

4. In afwijking van artikel 3 quinquies, lid 3, wordt het aantal emissierechten dat elke lidstaat elk jaar veilt voor de periode van **de kalenderjaren** 2013 tot en met **2016** gereduceerd, zodat het overeenstemt met het aandeel van de toegewezen emissierechten ingevolge de toepassing van artikel 28, onder a) tot en met c).

Motivering

Het besluit om "de klok stil te zetten" was juist en van vitaal belang voor het streven naar een mondiale overeenkomst, vandaar dat deze richtlijn van toepassing is tot het einde van 2016, met het oog op de ICAO-vergadering die dat jaar wordt gehouden.

Amendement 91
Jolanta Emilia Hibner

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. In afwijking van artikel 3 quinquies, lid 3, wordt het aantal emissierechten dat elke lidstaat elk jaar veilt voor de periode van 2013 tot en met 2020 gereduceerd, zodat het overeenstemt met het aandeel van de toegewezen emissierechten ingevolge de toepassing van artikel 28, onder a) tot en met c).

Amendement

4. In afwijking van artikel 3 quinquies, lid 3, wordt het aantal emissierechten dat elke lidstaat elk jaar veilt voor de periode van 2013 tot en met 2020 gereduceerd, zodat het overeenstemt met het aandeel van de toegewezen emissierechten ingevolge de toepassing van artikel 28, onder a) tot en met c) *en e*).

Or. pl

Amendement 92
Martin Callanan

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. In afwijking van artikel 3 quinquies, lid 3, wordt het aantal emissierechten dat elke lidstaat elk jaar veilt voor de periode van 2013 tot en met 2020 gereduceerd, zodat het overeenstemt met het aandeel van de

Amendement

4. In afwijking van artikel 3 quinquies, lid 3, wordt het aantal emissierechten dat elke lidstaat elk jaar veilt voor de periode van 2013 tot en met 2020 gereduceerd, zodat het overeenstemt met het aandeel van de

toegewezen emissierechten ingevolge de toepassing van **artikel 28**, onder a) tot en met c).

toegewezen emissierechten ingevolge de toepassing van **lid 1**, onder a) tot en met c), **van dit artikel**.

Or. en

Motivering

Gewijzigd ten behoeve van de consistentie met de amendementen op artikel 28 bis, lid 1, onder a) tot en met c).

Amendement 93 **Eija-Riitta Korhola**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. In afwijking van de artikelen 3 octies, 12, 15 en 18 bis, worden de emissies van een vliegtuigexploitant met totale jaarlijkse emissies van minder dan 25 000 ton beschouwd als geverifieerde emissies indien deze werden vastgesteld met gebruikmaking van **een instrument voor kleine emittenten dat door de Commissie is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn** ETS-ondersteuningsfaciliteit, en mogen lidstaten voor niet-commerciële vliegtuigexploitanten vereenvoudigde procedures toepassen op voorwaarde dat deze niet minder nauwkeurig zijn dan een dergelijk instrument.

Amendement

5. In afwijking van de artikelen 3 octies, 12, 15 en 18 bis, worden de emissies van een vliegtuigexploitant met totale jaarlijkse emissies van minder dan 25 000 ton beschouwd als geverifieerde emissies indien deze werden vastgesteld met gebruikmaking van gegevens **van de** ETS-ondersteuningsfaciliteit **van Eurocontrol**, en mogen lidstaten voor niet-commerciële vliegtuigexploitanten vereenvoudigde procedures toepassen op voorwaarde dat deze niet minder nauwkeurig zijn dan een dergelijk instrument.

Or. en

Motivering

De rol van het instrument voor kleine emittenten is niet vanzelfsprekend in deze context daar de emissierapportage kan worden verkregen van de ETS-ondersteuningsfaciliteit als de luchtvaartmaatschappij over een licentie beschikt om dat programma te gebruiken.

Amendement 94
Gilles Pargneaux

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. In afwijking van de artikelen 3 octies, 12, 15 en 18 bis, worden de emissies van een vliegtuigexploitant met totale jaarlijkse emissies van minder dan 25 000 ton beschouwd als geverifieerde emissies indien deze werden vastgesteld met gebruikmaking van een instrument voor kleine emittenten dat door de Commissie is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn ETS-ondersteuningsfaciliteit, en mogen lidstaten voor niet-commerciële vliegtuigexploitanten vereenvoudigde procedures toepassen op voorwaarde dat deze niet minder nauwkeurig zijn dan een dergelijk instrument.

Amendement

5. In afwijking van de artikelen 3 octies, 12, 15 en 18 bis, worden de emissies van een vliegtuigexploitant met totale jaarlijkse emissies van minder dan 25 000 ton **na inaanmerkingneming van de bepalingen van lid 1, onder a), van dit artikel** beschouwd als geverifieerde emissies indien deze werden vastgesteld met gebruikmaking van een instrument voor kleine emittenten dat door de Commissie is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn ETS-ondersteuningsfaciliteit, en mogen lidstaten voor niet-commerciële vliegtuigexploitanten vereenvoudigde procedures toepassen op voorwaarde dat deze niet minder nauwkeurig zijn dan een dergelijk instrument.

Or. fr

Amendement 95
Jolanta Emilia Hibner

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. In afwijking van artikel 12, lid 2 bis, en artikel 14, lid 3, kan een vliegtuigexploitant er voor vluchten naar

Amendement

Schrappen

en uit landen buiten de EER voor kiezen de emissiegegevens niet te rapporteren met gebruikmaking van de percentages in bijlage II quater, zodat deze emissies door de bevoegde autoriteit worden berekend. Bij deze berekeningen worden cijfers in aanmerking genomen uit het instrument voor kleine emittenten dat door de Commissie is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn ETS-ondersteuningsfaciliteit. De bevoegde autoriteit rapporteert al deze berekeningen aan de Commissie. Berekeningen van in deze omstandigheden uitgestoten emissies worden voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12, 14 en 28 bis beschouwd als geverifieerde emissies van de vliegtuigexploitant.

Or. pl

Amendement 96
Martin Callanan

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6. In afwijking van artikel 12, lid 2 bis, en artikel 14, lid 3, kan een vliegtuigexploitant er voor vluchten naar en uit landen buiten de EER voor kiezen de emissiegegevens niet te rapporteren met gebruikmaking van de percentages in bijlage II quater, zodat deze emissies door de bevoegde autoriteit worden berekend. Bij deze berekeningen worden cijfers in aanmerking genomen uit het instrument voor kleine emittenten dat door de Commissie is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn ETS-ondersteuningsfaciliteit. De bevoegde autoriteit rapporteert al deze

Schrappen

*berekeningen aan de Commissie.
Berekeningen van in deze
omstandigheden uitgestoten emissies
worden voor de toepassing van de
artikelen 11 bis, 12, 14 en 28 bis
beschouwd als geverifieerde emissies van
de vliegtuigexploitant.*

Or. en

Motivering

Niet langer nodig in het kader van een tot de EER beperkte werkingsfeer.

Amendement 97

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 28 bis – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6. In afwijking van artikel 12, lid 2 bis, en artikel 14, lid 3, kan een vliegtuigexploitant er voor vluchten naar en uit landen buiten de EER voor kiezen de emissiegegevens niet te rapporteren met gebruikmaking van de percentages in bijlage II quater, zodat deze emissies door de bevoegde autoriteit worden berekend. Bij deze berekeningen worden cijfers in aanmerking genomen uit het instrument voor kleine emittenten dat door de Commissie is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn ETS-ondersteuningsfaciliteit. De bevoegde autoriteit rapporteert al deze berekeningen aan de Commissie. Berekeningen van in deze omstandigheden uitgestoten emissies worden voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12, 14 en 28 bis beschouwd als geverifieerde emissies van de vliegtuigexploitant.

Schrappen

Motivering

Schrapping vereist vanwege de beperking van het toepassingsgebied van deze richtlijn en in samenhang met de schrapping van artikel 28 bis, lid 1, eerste alinea, onder b).

Amendement 98
Satu Hassi

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
 Richtlijn 2003/87/EG
 Artikel 28 bis – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6. In afwijking van artikel 12, lid 2 bis, en artikel 14, lid 3, kan een vliegtuigexploitant er voor vluchten naar en uit landen buiten de EER voor kiezen de emissiegegevens niet te rapporteren met gebruikmaking van de percentages in bijlage II quater, zodat deze emissies door de bevoegde autoriteit worden berekend. Bij deze berekeningen worden cijfers in aanmerking genomen uit het instrument voor kleine emittenten dat door de Commissie is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn ETS-ondersteuningsfaciliteit. De bevoegde autoriteit rapporteert al deze berekeningen aan de Commissie. Berekeningen van in deze omstandigheden uitgestoten emissies worden voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12, 14 en 28 bis beschouwd als geverifieerde emissies van de vliegtuigexploitant.

Schrappen

Or. en

Motivering

De ETS heeft een MRV-systeem geïntroduceerd voor de luchtvaartsector in Europa en daarbuiten. De informatie is nuttig geweest bij het verminderen van het brandstofverbruik

door de exploitanten.

Amendement 99
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6. In afwijking van artikel 12, lid 2 bis, en artikel 14, lid 3, kan een vliegtuigexploitant er voor vluchten naar en uit landen buiten de EER voor kiezen de emissiegegevens niet te rapporteren met gebruikmaking van de percentages in bijlage II quater, zodat deze emissies door de bevoegde autoriteit worden berekend. Bij deze berekeningen worden cijfers in aanmerking genomen uit het instrument voor kleine emittenten dat door de Commissie is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn ETS-ondersteuningsfaciliteit. De bevoegde autoriteit rapporteert al deze berekeningen aan de Commissie. Berekeningen van in deze omstandigheden uitgestoten emissies worden voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12, 14 en 28 bis beschouwd als geverifieerde emissies van de vliegtuigexploitant.

Schrappen

Or. en

Motivering

Overbodig als gevolg van de beperking van de werkingssfeer van de richtlijn tot vluchten binnen de EER, alleen indien de normale rapportageverplichting van toepassing is.

Amendement 100
Holger Krahmer

PE526.175v01-00

52/59

AM\1013974NL.doc

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6. In afwijking van artikel 12, lid 2 bis, en artikel 14, lid 3, kan een vliegtuigexploitant er voor vluchten naar en uit landen buiten de EER voor kiezen de emissiegegevens niet te rapporteren met gebruikmaking van de percentages in bijlage II quater, zodat deze emissies door de bevoegde autoriteit worden berekend. Bij deze berekeningen worden cijfers in aanmerking genomen uit het instrument voor kleine emittenten dat door de Commissie is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn ETS-ondersteuningsfaciliteit. De bevoegde autoriteit rapporteert al deze berekeningen aan de Commissie. Berekeningen van in deze omstandigheden uitgestoten emissies worden voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12, 14 en 28 bis beschouwd als geverifieerde emissies van de vliegtuigexploitant.

Schrappen

Or. en

Amendement 101
Martin Callanan

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 7 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Indien de wereldwijde maatregel niet van toepassing wordt vanaf 2020, wordt in dat

In dat verslag wordt overwogen en worden, indien nodig, voorstellen gedaan

verslag overwogen wat het geschikte toepassingsgebied is voor emissies van activiteit naar **en** van landen buiten de EER vanaf **2020 zolang er nog geen wereldwijde maatregel is**. In dat verslag overweegt de Commissie eveneens oplossingen voor andere problemen die kunnen ontstaan bij de toepassing van de leden 1 tot en met 4, terwijl voor alle vluchten op dezelfde route voor alle exploitanten een gelijke behandeling gewaarborgd blijft."

met betrekking tot de vraag wat het geschikte toepassingsgebied is voor emissies van activiteit naar **of** van landen buiten de EER vanaf **2017**. In dat verslag overweegt de Commissie eveneens oplossingen voor andere problemen die kunnen ontstaan bij de toepassing van de leden 1 tot en met 4, terwijl voor alle vluchten op dezelfde route voor alle exploitanten een gelijke behandeling gewaarborgd blijft."

Or. en

Motivering

De herziening die in 2016 door de Commissie wordt uitgevoerd moet de voortgang naar aanleiding van de ICAO-vergadering van 2016 overwegen en moet, indien nodig, een nieuw voorstel bevatten inzake de ETS voor de luchtvaart.

Amendement 102 **Satu Hassi**

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
Richtlijn 2003/87/EG
Artikel 28 bis – lid 7 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

*Indien de wereldwijde maatregel niet van toepassing wordt vanaf 2020, **wordt in dat verslag overwogen wat het geschikte toepassingsgebied is voor emissies van activiteit naar en van landen buiten de EER vanaf 2020 zolang er nog geen wereldwijde maatregel is. In dat verslag overweegt de Commissie eveneens oplossingen voor andere problemen die kunnen ontstaan bij de toepassing van de leden 1 tot en met 4, terwijl voor alle vluchten op dezelfde route voor alle exploitanten een gelijke behandeling gewaarborgd blijft.***"

Amendement

*Indien de wereldwijde maatregel **met een gelijkwaardige milieu-integriteit** niet van toepassing wordt vanaf 2020, **blijft de mogelijkheid om een afwijking toe te passen in lid 1, onder b bis), van kracht.***"

Motivering

Indien een wereldwijde MBM met een gelijkwaardige milieu-integriteit niet wordt uitgevoerd vanaf 2020, moet de EU ETS voor de luchtvaart 50 % van de inkomende en uitgaande vluchten beslaan. De regulering van de andere helft moet de verantwoordelijkheid zijn van het andere land.

Amendement 103
Gilles Pargneaux

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 1
 Richtlijn 2003/87/EG
 Artikel 28 bis – lid 7 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Indien de wereldwijde maatregel niet van toepassing wordt vanaf 2020, wordt in dat verslag overwogen wat het geschikte toepassingsgebied is voor emissies van activiteit naar en van landen buiten de EER vanaf 2020 zolang er nog geen wereldwijde maatregel is. In dat verslag overweegt de Commissie eveneens oplossingen voor andere problemen die kunnen ontstaan bij de toepassing van de leden 1 tot en met 4, terwijl voor alle vluchten op dezelfde route voor alle exploitanten een gelijke behandeling gewaarborgd blijft.

Amendement

In dat verslag onderzoekt de Commissie en doet zij, in voorkomend geval, voorstellen over de uitbreiding van het toepassingsgebied voor emissies van activiteiten van en vanuit landen buiten de EER vanaf 2017. In dat verslag overweegt de Commissie eveneens oplossingen voor andere problemen die kunnen ontstaan bij de toepassing van de leden 1 tot en met 4, terwijl voor alle vluchten op dezelfde route voor alle exploitanten een gelijke behandeling gewaarborgd blijft.

Motivering

De in 2016 uitgevoerde evaluatie moet in alle opzichten aanleiding geven tot een herziening van de faciliteit wat de toepassing ervan betreft vanaf 2017, met name in termen van toepassingsgebied, naargelang van de resultaten van de vergadering van de ICAO (en niet alleen indien de wereldwijde maatregel niet van toepassing wordt vanaf 2020).

Amendement 104
Martin Callanan

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2) De bijlagen worden gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij deze richtlijn.

Schrappen

Or. en

Motivering

Niet langer nodig in het kader van een tot de EER beperkte werkingssfeer.

Amendement 105
Eija-Riitta Korhola

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2) De bijlagen worden gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij deze richtlijn.

Schrappen

Or. en

Motivering

Niet nodig als gevolg van de beperking van de werkingssfeer van de richtlijn tot vluchten binnen de EER.

Amendement 106
Holger Kraemer

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2) De bijlagen worden gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij deze richtlijn.

Schrappen

Or. en

Amendement 107
Martin Callanan

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 2 – lid 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten dienen uiterlijk op [OP: please insert concrete date – last day of 3rd month from the date of entry into force] de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Amendement

1. De lidstaten dienen uiterlijk op [OP: please insert concrete date – last day of 6th month from the date of entry into force] de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Or. en

Motivering

Een langere termijn is vereist wanneer het wetgevende instrument een wijzigingsrichtlijn is.

Amendement 108
Holger Krahmer

Voorstel voor een richtlijn
Bijlage
Richtlijn 2003/87/EG
Bijlage II quater

Door de Commissie voorgestelde tekst

[...]

Amendement

Schrappen

Or. en

Amendement 109
Martin Callanan

Voorstel voor een richtlijn
Bijlage

Richtlijn 2003/87/EG
Bijlage II quater

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

[...]

Schrappen

Or. en

Motivering

Deze bijlage is niet langer nodig in het kader van een tot de EER beperkte werkingssfeer.

Amendement 110
Satu Hassi

Voorstel voor een richtlijn
Bijlage
Richtlijn 2003/87/EG
Bijlage II quater – alinea 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Y = het deel van de in Z gedefinieerde orthodromische afstand van de vlucht tussen het referentieluchtvaartterrein voor EER-lidstaten en het eerste punt op die route dat **12** zeemijl verwijderd is van het laatste punt in een EER-lidstaat, met uitzondering van gebieden van derde landen en van zeegebied van meer dan 400 zeemijl tussen EER-lidstaten.

Y = het deel van de in Z gedefinieerde orthodromische afstand van de vlucht tussen het referentieluchtvaartterrein voor EER-lidstaten en het eerste punt op die route dat **200** zeemijl verwijderd is van het laatste punt in een EER-lidstaat, met uitzondering van gebieden van derde landen en van zeegebied van meer dan 400 zeemijl tussen EER-lidstaten.

Or. en

Motivering

De voorgestelde omtrek van 12 zeemijl is kunstmatig laag voor luchtvaartactiviteiten. 200 mijl weerspiegelt de exclusieve economische zone van de EER.

Amendement 111
Satu Hassi

Voorstel voor een richtlijn
Bijlage – alinea 1

PE526.175v01-00

58/59

AM1013974NL.doc

Door de Commissie voorgestelde tekst

Onverminderd de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die vanaf 2020 zal gelden, is het percentage dat van toepassing is op vluchten tussen EER-lidstaten en ontwikkelingslanden met een aandeel, uitgedrukt in tonkilometer, van de internationale burgerluchtvaartactiviteiten van minder dan 1 % voor de periode 2014 tot en met **2020** gelijk aan nul. Landen die voor de toepassing van dit voorstel als ontwikkelingslanden worden beschouwd, zijn de landen die bij de goedkeuring van dit voorstel overeenkomstig Verordening (EU) nr. 978/2012 van het Europees Parlement en de Raad preferentiële toegang tot de markt van de Unie genieten, dit wil zeggen de landen die door de Wereldbank in 2013 niet als hoge-inkomenslanden of hogere-middeninkomenslanden werden gerangschikt.]

Amendement

Onverminderd de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die vanaf 2020 zal gelden, is het percentage dat van toepassing is op vluchten tussen EER-lidstaten en ontwikkelingslanden met een aandeel, uitgedrukt in tonkilometer, van de internationale burgerluchtvaartactiviteiten van minder dan 1 % voor de periode 2014 tot en met **2016** gelijk aan nul. Landen die voor de toepassing van dit voorstel als ontwikkelingslanden worden beschouwd, zijn de landen die bij de goedkeuring van dit voorstel overeenkomstig Verordening (EU) nr. 978/2012 van het Europees Parlement en de Raad preferentiële toegang tot de markt van de Unie genieten, dit wil zeggen de landen die door de Wereldbank in 2013 niet als hoge-inkomenslanden of hogere-middeninkomenslanden werden gerangschikt.]

Or. en