



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

ONTWERPVERSLAG

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot 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
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur: Peter Liese

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerp tekst voorgestelde rechtsgrond.)

Amendementen op een ontwerp tekst

Amendementen van het Parlement in twee kolommen

Geschrapte tekstdelen worden in de linkerkolom in *vet cursief* aangegeven. Vervangen tekstdelen worden in beide kolommen in *vet cursief* aangegeven. Nieuwe tekst wordt in de rechterkolom in *vet cursief* aangegeven.

In de eerste en tweede regel van de kop tekst boven elk amendement wordt verwezen naar het tekstdeel in kwestie van de ontwerphandeling. Indien een amendement betrekking heeft op een bestaande handeling, waarop in de ontwerphandeling wijzigingen worden voorgesteld, bevat de kop tekst bovendien een derde en vierde regel, die verwijzen naar de bestaande handeling respectievelijk naar de bepaling in kwestie.

Amendementen van het Parlement in de vorm van een geconsolideerde tekst

Nieuwe tekstdelen worden in *vet cursief* aangegeven. Geschrapte tekstdelen worden aangegeven met het symbool ¶ of worden doorgestreept. Waar tekstdelen vervangen worden, wordt de nieuwe tekst in *vet cursief* aangegeven, terwijl de vervangen tekst wordt geschrapt of doorgestreept. Bij wijze van uitzondering worden zuiver technische wijzigingen die de diensten aanbrengen met het oog op de opstelling van de definitieve tekst, niet gemarkeerd.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	22

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot 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 (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2013)0722),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0374/2013),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,
 - gezien het advies van het Comité van de Regio's van ...²,
 - gezien artikel 55 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie vervoer en toerisme (A7-0000/2013),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in haar voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

¹ PB C ... Nog niet gepubliceerd in het Publicatieblad

² PB C ... Nog niet gepubliceerd in het Publicatieblad

Amendement 1

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 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).

Amendement

(2) **Om de dynamiek te behouden die tot stand werd gebracht tijdens de bijeenkomst van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie van 2013 om vooruitgang met het oog op de aanstaande bijeenkomst in 2016 te vergemakkelijken** geniet het de voorkeur de voorwaarden van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad⁴ tijdelijk, **voor de periode tot en met 2016**, 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.

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

De huidige afwijking dient uitsluitend tot 2016 en de eerstvolgende ICAO-vergadering te gelden. De Unie kan op basis van de conclusies van de ICAO en de behaalde resultaten

nagaan of en welke stappen er verder gezet moeten worden om rekening te houden met de resultaten van de internationale onderhandelingen. Aangezien de huidige afwijking eind 2016 verstrijkt, hebben de wetgevers voldoende tijd om een eventuele voortzetting van de medebeslissingsprocedure af te ronden, overwegende dat april 2018 de inleveringsdatum is voor 2017-emissies.

Amendement 2

Voorstel voor een richtlijn Overweging 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) Teneinde op internationaal niveau vertrouwen in de EU-regeling voor de handel in emissierechten (ETS) te wekken, zouden de opbrengsten van de veiling van emissierechten, of een gelijkwaardig bedrag indien dwingende begrotingsbeginselen van de lidstaat, zoals eenheid en universaliteit, zulks vereisen, moeten worden gebruikt om het effect van broeikasgasemissies te temperen, de aanpassing aan de effecten van de klimaatverandering in de Unie en in derde landen te bevorderen, onderzoek en ontwikkeling op het vlak van beperking en aanpassing te financieren en de beheerskosten van de EU ETS te dekken. De veilingopbrengsten moeten ook worden gebruikt voor transport met een lage emissie. De veilingopbrengsten moeten in het bijzonder worden gebruikt voor het financieren van bijdragen aan het Wereldfonds voor energie-efficiency en hernieuwbare energie en het Groen Klimaatfonds in het kader van het UNFCCC, alsmede van maatregelen om ontbossing te voorkomen en aanpassing in ontwikkelingslanden te vergemakkelijken. Als onderdeel van een overeenkomst over een doeltreffende op routes berustende mondiale marktgebaseerde maatregel (MBM) met significant potentieel om de klimaatimpact van de luchtvaart te verminderen zou de Unie zich er tevens

toe moeten verbinden de uit een dergelijke maatregel voortvloeiende inkomsten af te dragen aan het Groen Klimaatfonds in het kader van het UNFCCC, teneinde het beginsel van gemeenschappelijke maar gedifferentieerde verantwoordelijkheid en respectieve capaciteiten te weerspiegelen, alsook internationale inspanningen te leveren voor de financiering van onderzoek en ontwikkeling voor het verminderen van de broeikasgasemissies door de luchtvaart.

Or. en

Motivering

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Amendement 3

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

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 in 2016** een **ratificeerbare** wereldwijde **MBM is overeengekomen die voor het merendeel van de internationale luchtvaartemissies geldt**, heeft Eurocontrol de percentages berekend op basis van het deel van de

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**.

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 **2016**.

Or. en

Motivering

Met dit amendement wordt onderstreept dat niet zomaar een MBM aanvaardbaar zou zijn, maar alleen een MBM die juridisch bindend is en voor het merendeel van de emissies geldt.

Amendement 4

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) De afwijkingen waarin deze richtlijn voorziet, houden rekening met de resultaten van de bilaterale en multilaterale contacten met derde landen, die de Commissie namens de Unie zal voortzetten.

Amendement

(4) De afwijkingen waarin deze richtlijn voorziet, houden rekening met de resultaten van de bilaterale en multilaterale contacten met derde landen, die de Commissie namens de Unie zal voortzetten. ***Deze afwijkingen hebben uitsluitend betrekking op luchtvaartemissies tot 2016 en worden door de Unie toegekend om te vergemakkelijken dat op de 39e ICAO-vergadering overeenstemming wordt bereikt over de aanneming van een ratificeerbare mondiale MBM. Verdere wetgevende activiteiten zijn enkel aangewezen indien een dergelijke maatregel in 2016 wordt aangenomen. Hiertoe dient de Commissie na de ICAO-vergadering van 2016 volledig verslag uit te brengen aan het Europees Parlement en de Raad en in voorkomend geval snel***

**maatregelen voor te stellen in
overeenstemming met de resultaten.**

Or. en

Motivering

De huidige afwijking dient uitsluitend tot 2016 en de eerstvolgende ICAO-vergadering te gelden. De Unie kan op basis van de conclusies van de ICAO en de behaalde resultaten nagaan of en welke stappen er verder gezet moeten worden om rekening te houden met de resultaten van de internationale onderhandelingen. Aangezien de huidige afwijking eind 2016 verstrijkt, hebben de wetgevers voldoende tijd om een eventuele voortzetting van de medebeslissingsprocedure af te ronden, overwegende dat april 2018 de inleveringsdatum is voor 2017-emissies.

Amendement 5

**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 benaderingen voor het plannen van hun vliegactiviteiten.

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 **van** 2014 **tot en met 2016** om exploitanten de tijd te bieden om inzicht te krijgen in deze benaderingen voor het plannen van hun vliegactiviteiten.

Or. en

Motivering

De huidige afwijking dient uitsluitend tot 2016 en de eerstvolgende ICAO-vergadering te gelden. De Unie kan op basis van de conclusies van de ICAO en de behaalde resultaten nagaan of en welke stappen er verder gezet moeten worden om rekening te houden met de resultaten van de internationale onderhandelingen. Aangezien de huidige afwijking eind 2016 verstrijkt, hebben de wetgevers voldoende tijd om een eventuele voortzetting van de medebeslissingsprocedure af te ronden, overwegende dat april 2018 de inleveringsdatum is voor 2017-emissies.

Amendement 6

Voorstel voor een richtlijn Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.

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 **2016** 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.

Or. en

Motivering

De huidige afwijking dient uitsluitend tot 2016 en de eerstvolgende ICAO-vergadering te gelden. De Unie kan op basis van de conclusies van de ICAO en de behaalde resultaten nagaan of en welke stappen er verder gezet moeten worden om rekening te houden met de resultaten van de internationale onderhandelingen. Aangezien de huidige afwijking eind 2016 verstrijkt, hebben de wetgevers voldoende tijd om een eventuele voortzetting van de medebeslissingsprocedure af te ronden, overwegende dat april 2018 de inleveringsdatum is voor 2017-emissies.

Amendement 7

Voorstel voor een richtlijn Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) De milieueffectiviteit van de opname van de luchtvaart in het ETS is aanzienlijk verminderd door de beperking van de geografische reikwijdte. Om die reden moet, overeenkomstig het reductiebeleid voor alle overige sectoren, vanaf 2015 40 % van de emissierechten worden geveild, net als het geval is in de andere sectoren. Er moet een lineaire verminderingsfactor worden toegepast overeenkomstig hetgeen geldt in andere sectoren.

Or. en

Motivering

De milieueffectiviteit van het ETS is drastisch verminderd door het beperkte toepassingsgebied. Dit kan deels gecompenseerd worden door het aandeel geveilde rechten te verhogen en de bovengrens te verlagen.

Amendement 8

Voorstel voor een richtlijn Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(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.

Schrappen

Or. en

Motivering

Houdt verband met het amendement op overweging 4.

Amendement 9

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 huidige afwijking dient uitsluitend tot 2016 en de eerstvolgende ICAO-vergadering te gelden. De Unie kan op basis van de conclusies van de ICAO en de behaalde resultaten nagaan of en welke stappen er verder gezet moeten worden om rekening te houden met de resultaten van de internationale onderhandelingen. Aangezien de huidige afwijking eind 2016 verstrijkt, hebben de wetgevers voldoende tijd om een eventuele voortzetting van de medebeslissingsprocedure af te ronden, overwegende dat april 2018 de inleveringsdatum is voor 2017-emissies.

Amendement 10

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

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;

tussen 2013 en **2016** wanneer die vliegtuigexploitant in het kalenderjaar verantwoordelijk is voor een uitstoot van minder dan 1 000 ton;

Or. en

Motivering

De huidige afwijking dient uitsluitend tot 2016 en de eerstvolgende ICAO-vergadering te gelden. De Unie kan op basis van de conclusies van de ICAO en de behaalde resultaten nagaan of en welke stappen er verder gezet moeten worden om rekening te houden met de resultaten van de internationale onderhandelingen. Aangezien de huidige afwijking eind 2016 verstrijkt, hebben de wetgevers voldoende tijd om een eventuele voortzetting van de medebeslissingsprocedure af te ronden, overwegende dat april 2018 de inleveringsdatum is voor 2017-emissies.

Amendement 11

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 **2016** betreft, publiceren de lidstaten uiterlijk ... het aantal kosteloze luchtvaartemissierechten die zij aan elke exploitant hebben toegewezen.*

[OP: gelieve datum in te voegen: vier maanden na de dag waarop deze richtlijn in het Publicatieblad van de Europese Unie wordt gepubliceerd].

Or. en

Motivering

De huidige afwijking dient uitsluitend tot 2016 en de eerstvolgende ICAO-vergadering te gelden. De Unie kan op basis van de conclusies van de ICAO en de behaalde resultaten nagaan of en welke stappen er verder gezet moeten worden om rekening te houden met de

resultaten van de internationale onderhandelingen. Aangezien de huidige afwijking eind 2016 verstrijkt, hebben de wetgevers voldoende tijd om een eventuele voortzetting van de medebeslissingsprocedure af te ronden, overwegende dat april 2018 de inleveringsdatum is voor 2017-emissies.

Amendement 12

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 28 bis – lid 3 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De in artikel 3 septies vastgestelde bijzondere reserve wordt verlaagd, zodat deze 3 % blijft bedragen. Mogelijke overschotten worden geannuleerd.

Or. en

Motivering

De bijzondere reserve moet 3 % van het aantal in omloop zijnde emissierechten blijven bedragen aangezien de werkingssfeer van de richtlijn is beperkt. Om de milieubaten dichter bij die van de oorspronkelijke ETS-regeling te brengen, moeten alle emissierechten die na toekenning aan nieuwkomers in de bijzondere reserve overgebleven zijn, worden geannuleerd en niet door de lidstaten worden geveild, omdat daardoor grotere emissies zouden ontstaan.

Amendement 13

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 28 bis – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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).

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 **2016** gereduceerd, zodat het overeenstemt met het aandeel van de toegewezen emissierechten ingevolge de toepassing van **lid 1**, onder a) tot en met c).

Motivering

De huidige afwijking dient uitsluitend tot 2016 en de eerstvolgende ICAO-vergadering te gelden. De Unie kan op basis van de conclusies van de ICAO en de behaalde resultaten nagaan of en welke stappen er verder gezet moeten worden om rekening te houden met de resultaten van de internationale onderhandelingen. Aangezien de huidige afwijking eind 2016 verstrijkt, hebben de wetgevers voldoende tijd om een eventuele voortzetting van de medebeslissingsprocedure af te ronden, overwegende dat april 2018 de inleveringsdatum is voor 2017-emissies.

Amendement 14**Voorstel voor een richtlijn****Artikel 1 – alinea 1 – punt 1**

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 28 bis – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

7. Na de ICAO-vergadering van 2016 brengt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de **maatregelen met het oog op de tenuitvoerlegging van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die naar verwachting vanaf 2020 van toepassing zal zijn op emissies, en dient zij de nodige voorstellen in.**

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

7. Na de ICAO-vergadering van 2016 brengt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de **behaalde resultaten. Indien overeenstemming wordt bereikt over een ratificeerbare wereldwijde MBM, worden in dit verslag in voorkomend geval voorstellen opgenomen als reactie op de ontwikkelingen.**

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 **2016** 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."

Motivering

De huidige afwijking dient uitsluitend tot 2016 en de eerstvolgende ICAO-vergadering te gelden. De Unie kan op basis van de conclusies van de ICAO en de behaalde resultaten nagaan of en welke stappen er verder gezet moeten worden om rekening te houden met de resultaten van de internationale onderhandelingen. Aangezien de huidige afwijking eind 2016 verstrijkt, hebben de wetgevers voldoende tijd om een eventuele voortzetting van de medebeslissingsprocedure af te ronden, overwegende dat april 2018 de inleveringsdatum is voor 2017-emissies.

Amendement 15

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 bis (nieuw)

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 3 quater – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 3 quater, lid 2, wordt vervangen door:

"2. Vanaf 1 januari 2013 is voor een periode van twee jaar de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan 95 % van de historische luchtvaartemissies vermenigvuldigd met het aantal jaren in de periode.

Vanaf 1 januari 2015 wordt dit aantal emissierechten elk kalenderjaar lineair met 1,74 % verminderd. Dit percentage kan in het kader van de algemene evaluatie van deze richtlijn worden herzien.

Or. en

Motivering

Terwijl andere onder de EU ETS vallende sectoren de emissies tegen 2020 met 21 % moeten verminderen, bedraagt de reductie in de luchtvaartsector slechts 5 %. Dit druist in tegen het standpunt dat het Europees Parlement tijdens de onderhandelingen in 2008 had ingenomen. Het Parlement heeft altijd voor gelijke behandeling van alle sectoren gepleit. Het milieueffect van de EU ETS voor de luchtvaart is als gevolg van het beperkte toepassingsgebied sterk verminderd. Teneinde de milieu-integriteit van de EU ETS te verbeteren en een gelijke behandeling van alle sectoren in de EU ETS te verwezenlijken, wordt er voor elk jaar een

lineaire factor van 1,74 % toegepast.

Amendement 16

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 ter (nieuw)

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 3 quinquies – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***Artikel 3 quinquies, lid 2, wordt
vervangen door:***

***"2. Vanaf 1 januari 2013 wordt voor een
periode van twee jaar 15 % van de
emissierechten geveild. Vanaf 1 januari
2015 wordt 40 % van de rechten geveild.
Laatstgenoemd percentage kan worden
verhoogd, als onderdeel van de algehele
herziening van deze richtlijn."***

Or. en

Motivering

Terwijl in de overige sectoren gemiddeld 40 % van de emissierechten wordt geveild (met 100 % als regel en ijkpunt voor de koolstoflekkage-sector), bedraagt dit percentage in de luchtvaartsector slechts 15 %. Dit is reeds lang onderwerp van kritiek. Aangezien alle vluchten in het Europese luchtruim onder de luchtvaart ETS vallen, kan de luchtvaart niet worden aangemerkt als een klassieke koolstoflekkage-sector. Het milieueffect van het ETS is drastisch verminderd door het beperkte toepassingsgebied, hetgeen deels gecompenseerd kan worden door verhoging van het aandeel geveilde rechten.

Amendement 17

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 quater (nieuw)

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 3 quinquies – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***Artikel 3 quinquies, lid 4, wordt
vervangen door:***

***"4. De lidstaten gebruiken de inkomsten
die voortvloeien uit de veiling van***

emissierechten voor inspanningen voor de bestrijding van klimaatverandering, met name op internationaal niveau, voor de vermindering van broeikasgasemissies en voor de aanpassing aan de gevolgen van klimaatverandering in ontwikkelingslanden, alsook voor de financiering van onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot beperking en aanpassing, met name op het gebied van aeronautica en luchtvervoer. De veilingopbrengsten worden ook gebruikt voor transport met een lage emissie. De opbrengsten worden eveneens gebruikt voor de financiering van bijdragen aan het Wereldfonds voor energie-efficiency en hernieuwbare energie en het Groen Klimaatfonds in het kader van het UNFCCC, alsmede van maatregelen ter voorkoming van ontbossing.

De lidstaten stellen de Commissie regelmatig in kennis van acties die overeenkomstig de eerste alinea worden ondernomen."

Or. en

Motivering

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Amendement 18

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage

Richtlijn 2003/87/EG

Bijlage II quater – tabel – regel 37

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

CHINA met inbegrip van HONGKONG,
MACAO *en TAIWAN*

China met inbegrip van HONGKONG *en*
MACAO

Or. en

Motivering

Taiwan moet als aparte bestemming worden opgenomen en niet als onderdeel van de bestemming China.

Amendement 19

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage

Richtlijn 2003/87/EG

Bijlage II quater – tabel – regel 147 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

TW – TAIWAN

Or. en

Motivering

Taiwan moet als aparte bestemming worden opgenomen en niet als onderdeel van de bestemming China.

Amendement 20

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage

Richtlijn 2003/87/EG

Bijlage II quater – alinea 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

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.]

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

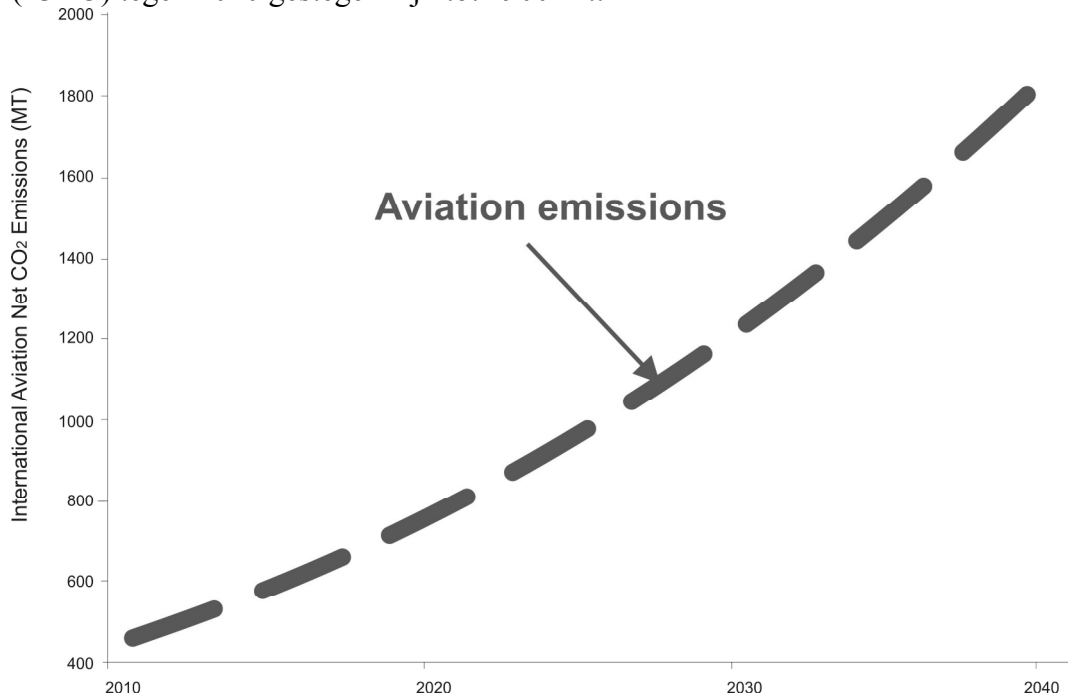
Motivering

De huidige afwijking dient uitsluitend tot 2016 en de eerstvolgende ICAO-vergadering te gelden. De Unie kan op basis van de conclusies van de ICAO en de behaalde resultaten nagaan of en welke stappen er verder gezet moeten worden om rekening te houden met de resultaten van de internationale onderhandelingen. Aangezien de huidige afwijking eind 2016 verstrijkt, hebben de wetgevers voldoende tijd om een eventuele voortzetting van de medebeslissingsprocedure af te ronden, overwegende dat april 2018 de inleveringsdatum is voor 2017-emissies.

TOELICHTING

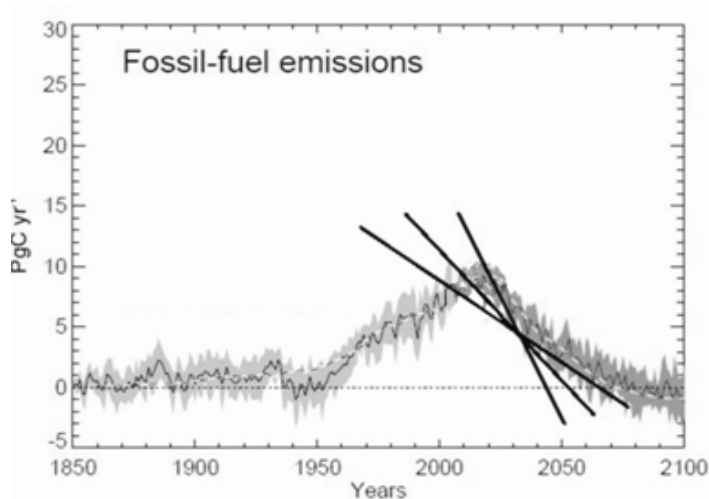
Waarom moet de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart worden beperkt?

De hoeveelheid door de luchtvaart uitgestoten broeikasgassen groeit snel. Als er niets gedaan wordt, zullen deze naar verwachting van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) tegen 2040 gestegen zijn tot 1900 Mt.



Bron: ICAO

Andere schattingen gaan uit van 3500 tot 4500 Mt tegen 2050. 3,5 Gigaton is gelijk aan 20 % van de hoeveelheid emissies die volgens IPCC in 2050 wereldwijd minder moet worden uitgestoten om de klimaatverandering tot 2 graden te beperken.

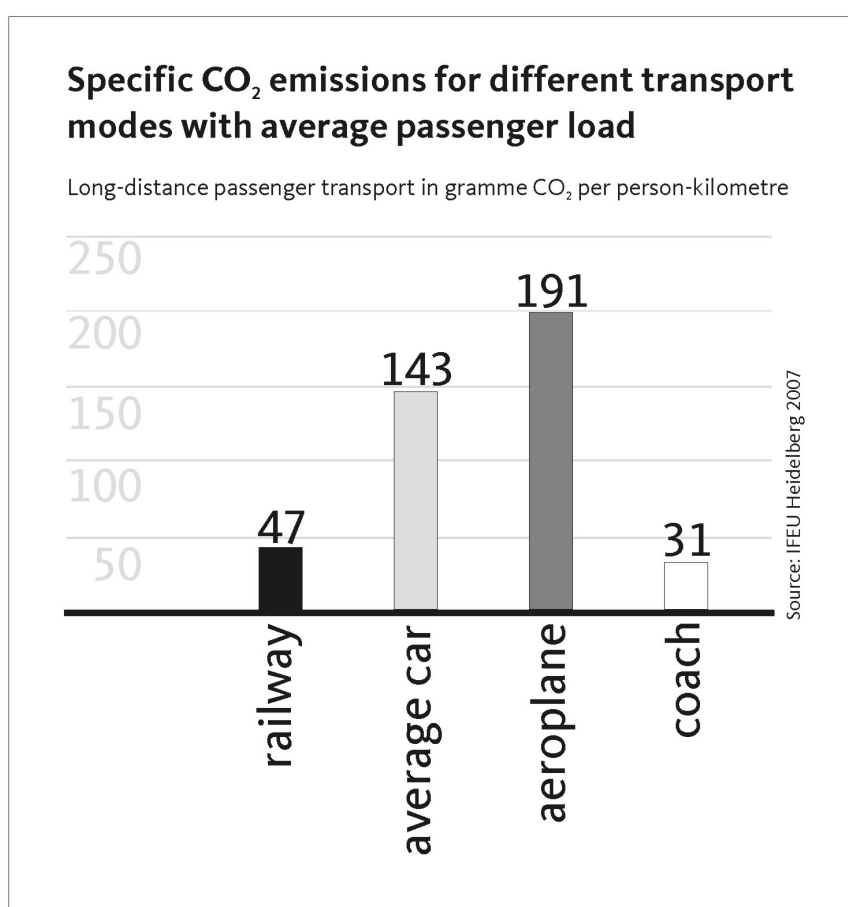


Bron: IPCC

Om te zorgen voor een kans van 2/3 dat tegen 2050 de doelstelling van 2 graden daadwerkelijk wordt behaald, moeten volgens de vijfde IPCC (2013) de wereldwijde emissies tegen 2050 drastisch zijn verlaagd.

Met het Protocol van Kyoto heeft de internationale gemeenschap de ICAO belast met de taak de luchtvaartemissies in 1997 te reguleren. Hoewel het Protocol van Kyoto onvoldoende is om de uitdagingen van de klimaatverandering aan te pakken, is toch wel duidelijk dat op zijn minst de Europese Unie haar plicht heeft gedaan en haar emissies heeft beperkt. Dat neemt niet weg dat er geen significante maatregelen zijn genomen om de luchtvaartemissies te beperken.

Ook moet de luchtvaartsector om loutere redenen van billijkheid ten aanzien van andere vervoersmodi deelnemen aan de inspanningen ter beperking van de klimaatverandering. Helaas is de luchtvaart de minst klimaatvriendelijke vervoersmodus. Andere vervoersmodi zijn in hoge mate gereguleerd en onderworpen aan vele soorten belastingen en heffingen, maar met de luchtvaart is er op Europees niveau nog niets gedaan.



De wetgeving uit 2008, de kritiek van derde landen en de gegrondheid van die kritiek

De wetgeving waarmee de luchtvaart in de EU ETS werd opgenomen, is na meer dan twee jaar debat en met de betrokkenheid van alle belanghebbenden met eenparigheid van stemmen door de Raad en met een meerderheid van meer dan 90 % door het Europees Parlement aangenomen. De hoeksteen van de wetgeving is dat deze geldt voor alle vluchten die in

Europa beginnen en eindigen. Dat heeft tot kritiek van derde landen geleid. In een door American Airlines aangespannen rechtszaak oordeelde het Europees Hof van Justitie evenwel dat dit volledig in overeenstemming is met het internationaal recht. Ondanks de beweringen van derde landen, die soms van buitensporige lasten voor hun bedrijfsleven spreken, zijn de kosten ervan zeer gematigd. Volgens de meest recente berekeningen bedroegen de kosten voor Ryanair 0,03 € en voor Easyjet 0,11 € (de kosten van andere luchtvaartmaatschappijen met een minder efficiënte vloot zijn wellicht iets hoger). De kosten van belastingen en heffingen van de EU-lidstaten of derde landen zijn echter vele malen hoger.

Land	Wetgeving	Kosten per vlucht
Duitsland	Luftverkehrssteuer	Tot 42,18 €, afhankelijk van de bestemming
VK	Air Passenger Duty (APD)	Tot meer dan 184£6000 mijl
VS	International Transportation Tax	16,30 \$ per passagier
EU	ETS	0,03 € (Ryanair) Tot 2 € per intercontinentale vlucht (schatting Commissie)
India	Vertrekgelden + 10,3 % luchthavenbelasting (op "Airport Development Tax" in Delhi)	7,40 €, 10 \$ + 19 €, 25 \$ (alleen in Delhi)
Oostenrijk	Flugabgabegesetz	Tot 35 €, afhankelijk van de bestemming

Een belangrijk argument van derde landen was dat de wetgeving van de Europese Unie wegens de extraterritoriale werking ervan wederrechtelijk zou zijn. Volgens het Hof van Justitie is dit evenwel niet het geval omdat de wetgeving uitsluitend betrekking heeft op vluchten die beginnen en eindigen in Europa. Uiteraard moeten er voor langere vluchten meer emissierechten worden ingeleverd. Maar niet alleen de EU-wetgeving gaat van dit beginsel uit. Het geldt eveneens voor nationale belastingen en heffingen. Zo is de Britse heffing voor een vlucht naar Mexico significant hoger dan voor een vlucht naar Canada, ook al gaat het traject tussen Canada en Mexico voornamelijk over het grondgebied van de Verenigde Staten (zie onderstaande kaart).



Voor een vlucht naar Toronto, Canada, bedraagt de APD 130 £ (156 €).

Voor een vlucht in de businessclass van Londen naar Mexico City (ongeveer 5 000 mijl) bedraagt de APD 162 £ (195 €).

Het ICAO-proces en de "stop de klok"-wetgeving

Hoewel de kritiek van de derde landen onterecht was, is de Europese Unie ingegaan op hun argumenten. Er werd gezegd dat de Europese wetgeving een internationale overeenkomst in de weg staat. Dat is weliswaar nooit het geval geweest, maar als blijk van goede wil heeft de Commissie voorgesteld de regeling voor de duur van één jaar te beperken tot vluchten binnen Europa om mede zo in de algemene vergadering van de ICAO in september en oktober 2013 tot een betere overeenkomst te kunnen komen.

De wetgeving is over het volgende heel duidelijk:

"De in dit besluit bepaalde afwijking heeft uitsluitend betrekking op luchtvaartemissies van 2012."

(10) (...) In deze afwijking is voorzien door de Europese Unie om de weg te effenen voor een overeenkomst op de 38e ICAO-vergadering over een realistisch tijdschema voor de ontwikkeling van een mondiale MBM na de 38e ICAO-vergadering en over een kader voor het vergemakkelijken van een omvattende toepassing van de nationale en regionale MBM's op de internationale luchtvaart, in afwachting van de toepassing van de mondiale MBM.

De ICAO-vergadering nam in september en oktober 2013 een resolutie aan met de toezegging "een wereldwijde MBM te zullen ontwikkelen voor de internationale luchtvaart, daarbij rekening houdend met de in paragraaf 19 bepleite werkzaamheden". Dit is weliswaar een belangrijke stap vooruit, maar tegelijkertijd bevat de resolutie allerlei mitsen en maren. Daarom is het helemaal niet zeker of de ICAO-vergadering in 2016 er daadwerkelijk in zal

slagen duidelijke regels voor de MBM vast te stellen. Daarbij moet tevens in gedachten worden gehouden dat de ICAO-vergadering van 2001 reeds had ingestemd met emissiehandel, maar dat er totnogtoe helaas geen daadwerkelijke vooruitgang is geboekt op dit vlak:

ICAO Assembly 2001:

- c) Emissions trading:
- c) *Endorses* the development of an open emissions trading system for international aviation;

ICAO Assembly 2013:

18. Decides to develop a global MBM scheme for international aviation, taking into account the work called for in paragraph 19;

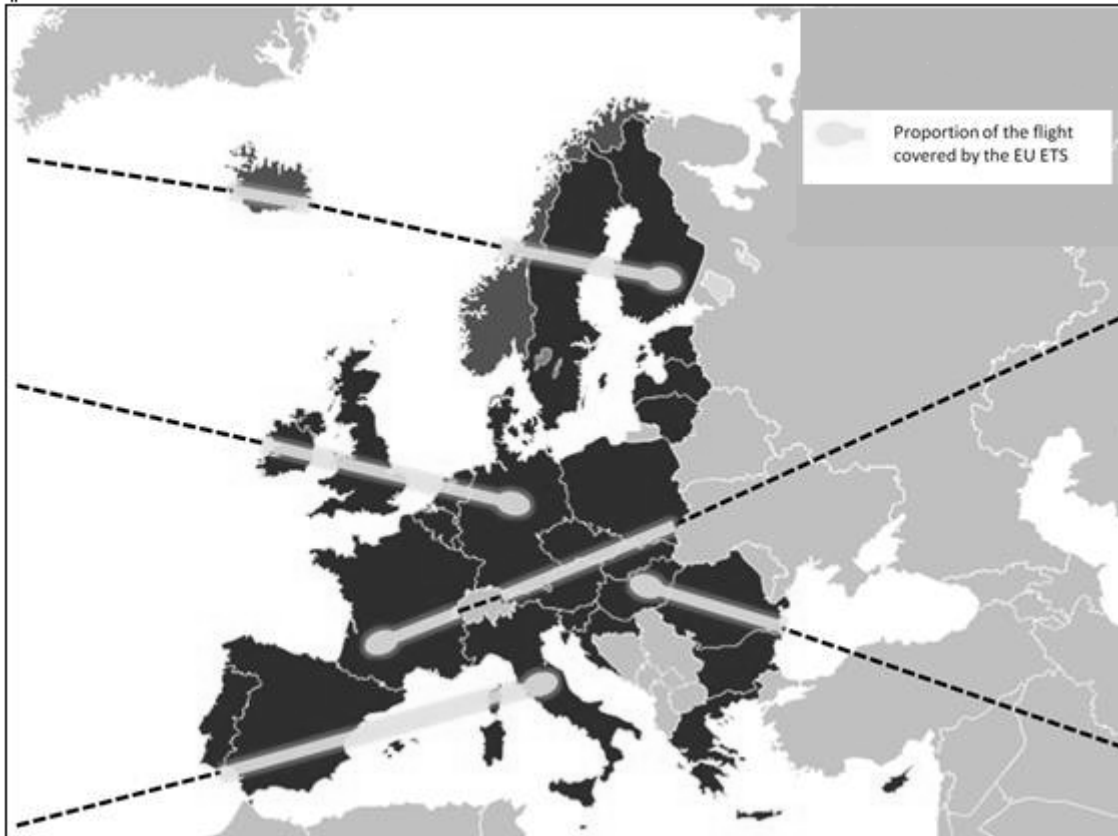
Als dit wordt vergeleken met de volledig andere vooruitgang binnen het UNFCCC, moet worden gezegd dat zelfs de COP 19-conferentie in Warschau tastbaardere en positievere resultaten heeft opgeleverd dan de ICAO-vergadering. De Europese Unie verbond aan een verdere wijziging van haar wetgeving een zeer belangrijke voorwaarde, namelijk dat er een kader voor nationale en regionale regelingen – bijvoorbeeld voor de EU-regeling – werd vastgesteld. Zover is het helaas nog niet gekomen.

De luchtvaartsector en de IATA als zijn vertegenwoordiger hebben de Europese Unie helaas hevig tegengewerkt in het hele ICAO-proces. Anderzijds dient te worden aangetekend dat IATA wel heeft bijgedragen aan het wereldwijde proces. De toezegging van de sector om de uitstoot tegen 2050 tot 50 % te verminderen, gaat veel verder dan de ICAO-tekst.

Gevolgen voor de EU na de ICAO-vergadering

Vele belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld de Europese vereniging van low cost-luchtvaartmaatschappijen ELFAA, die bijna 50 % van de vluchten binnen Europa vertegenwoordigt, alsook talloze ngo's en vele leden van het Europees Parlement, wensen de bestaande wetgeving ongewijzigd te laten. Dat zou betekenen dat vanaf 1 mei volgend jaar de volledige ETS moet worden gehandhaafd, dus ook voor intercontinentale vluchten die in Europa beginnen en eindigen en voor de hele afstand ervan. Anderen (veel belanghebbenden huldigen dit standpunt achter de schermen) pleiten voor verlenging van de bestaande "stop de klok" tot 2016 of zelfs 2020. Dat zou betekenen dat de EU ETS nog vele jaren uitsluitend voor vluchten binnen Europa zou gelden, zelfs indien deze door het Europees luchtruim vliegen.

Het Commissievoorstel met de luchtruimbenadering is een compromis tussen deze twee uitersten.



Bron: Europese Commissie

Dat betekent dat voor alle vluchten die in Europa beginnen en/of eindigen de regeling betrekking heeft op het deel van de vlucht binnen het Europese luchtruim. Op die manier valt een vlucht van Parijs of Londen naar het vliegveld van Istanboel (dit is zeer belangrijk omdat in Istanboel binnenkort de grootste luchthaven ter wereld wordt geopend) tot aan de grens met Griekenland onder de regeling, oftewel bijna voor 100 %. Wordt de "stop de klok" toegepast, dan valt deze vlucht helemaal niet onder de regeling. De emissies van een vlucht naar een hub in de emiraten vallen met de luchtruimbenadering voor bijna 50 % onder de regeling.

Voorstel van de rapporteur

De rapporteur steunt in beginsel het voorstel van de Europese Commissie. Hoewel hij stellig van mening blijft dat de druk van de derde landen niet gerechtvaardigd is, moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat het internationale proces gaat lijden onder een volledige tenuitvoerlegging van de regeling. Ten opzichte van "stop de klok" heeft de luchtruimbenadering vele voordelen:

- 1) Milieu- en klimaatbescherming:
Met het voorstel van de Commissie is in vergelijking met de oorspronkelijke verordening ongeveer 40 % van de emissies gedekt en met "stop de klok" slechts zo'n 20 %.
- 2) Consequenties voor de internationale onderhandelingen:

Een eenvoudige uitbreiding van "stop de klok" zou gezien kunnen worden als een onvoorwaardelijke overgave van de Europese Unie. Als er al vooruitgang wordt geboekt op internationaal niveau, dan is meestal te danken aan de druk van de Europese Unie. Veel voorstellen die nu binnen de ICAO worden behandeld, leiden niet echt tot een vermindering van de luchtvaartemissies; er wordt slechts gesproken over een koolstofneutrale groei vanaf 2020. Daarnaast is de hoofdstrategie van de ICAO gebaseerd op compenserende investeringen voor koolstofemissie (oftewel in hoofdzaak CDM) en biobrandstoffen. Met het oog op de kritische discussie over deze twee instrumenten in de Europese Unie is het belangrijk een alternatief ter tafel te brengen. Onze regeling daarentegen dwingt tot vermindering van de emissies, zij het met slechts 5 %.

- 3) Concurrentiepositie van Europese luchthavens en de Europese luchtvaartsector:
Het stop de klok-voorstel gaat ten koste van de concurrentiepositie van de Europese luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Grote hubs dicht bij de Europese Unie, d.w.z. Istanboel, zullen ervan profiteren als wij verder gaan met de "stop de klok". Luchtvaartmaatschappijen die hoofdzakelijk binnen Europa vliegen, hebben een concurrentienadeel ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen die vluchten binnen de Europese Unie kunnen kruissubsidiëren met andere vluchten.
- 4) De juridische situatie:
De luchtruimbenadering is op grond van het arrest van het Europees Hof van Justitie en het Verdrag van Chicago volledig in overeenstemming met het internationale recht. Ook de ICAO-raad schaarde zich begin september unaniem achter de luchtruimbenadering. De resolutie van de ICAO die geen luchtruimbenadering omvat, is niet juridisch bindend wat deze kwestie betreft, aangezien de EU en vele anderen voorbehouden hebben gemaakt.

Door uw rapporteur voorgestelde amendementen

De rapporteur stelt voor het voorstel van de Commissie zoveel mogelijk over te nemen en het slechts her en der lichtelijk te amenderen.

1. **Juridische situatie na 2016:**
De wijziging van de richtlijn is enkel en alleen gerechtvaardigd omdat wij een doorbraak verwachten met een in 2016 juridisch bindende overeenkomst voor de wereldwijde luchtvaart. Hoewel dit een reële optie is, is uiteraard niets zeker. Daarom is het redelijk de luchtruimbenadering tot 2016 te beperken en vanaf 2017 de volledige EU ETS opnieuw in te voeren. Als er in 2016 inderdaad een internationale overeenkomst wordt gesloten binnen de ICAO, dan moet de Europese Unie uiteraard bereid zijn haar wetgeving dienovereenkomstig te wijzigen.
2. **Amendementen voor meer ambitie, een betere milieu-integriteit en ter waarborging van gelijke behandeling met andere sectoren:**
In de EU ETS voor de luchtvaart wordt slechts 15 % van de emissierechten geveild in vergelijking met een gemiddelde van 40 % voor de rest van de industrie. De bovengrens bedraagt slechts 5 %, in vergelijking met 21 % in de overige sectoren. Dit

was van meet af aan onderwerp van kritiek en het Europees Parlement pleitte reeds in 2007/2008 in het kader van het wetgevingsproces voor gelijke behandeling van alle sectoren. Met de luchtruimbenadering worden de onder het EU ETS vallende emissies beperkt tot 40 % in vergelijking met de oorspronkelijke regeling. Om de milieuschade te beperken is het gerechtvaardigd een groter deel van de rechten te veilen en de emissies (bovengrens) hier ten minste te beperken tot het niveau waar andere sectoren al vanaf begin 2013 aan moeten voldoen.

Vooruitgang staat of valt met de tenuitvoerlegging van de bestaande EU-wetgeving

Het is de rapporteur ter ore gekomen dat ondanks het feit dat het EU ETS beperkt is tot vluchten binnen Europa, een aantal lidstaten momenteel weifelt of ze de wetgeving wel moeten uitvoeren. Derde landen zoals China en India weigeren emissierechten in te leveren voor vluchten binnen Europa, bijvoorbeeld van Frankfurt naar Londen. Het lijkt de rapporteur onaanvaardbaar om met de Raad te spreken over de resultaten van een wetsvoorstel zolang niet is opgehelderd of de uiterst beperkte stop de klok-wetgeving wel ten uitvoer zal worden gelegd. Het is onaanvaardbaar dat derde landen als China en India weigeren de Europese wetgeving na te leven bij activiteiten binnen de Europese Unie.

Aanneming tegen april is van cruciaal belang

Al degenen die de huidige EU ETS voor de luchtvaart niet in haar oorspronkelijke vorm willen behouden (d.w.z. dat alle intercontinentale vluchten eronder vallen, van vertrekplaats tot bestemming), moeten uiterlijk in april tot overeenstemming zien te komen over een gewijzigde richtlijn. Anders moet vanaf 1 mei de oorspronkelijke wetgeving gehandhaafd worden. Er moet daarom een ambitieus tijdsplan worden uitgezet, onder meer in overleg met de desbetreffende verantwoordelijke personen in de Commissie vervoer. De rapporteur acht wijziging van de richtlijn geboden en is bereid daartoe met alle betrokken partijen in gesprek te gaan. Hij wil het Europees Parlement echter niet aanbevelen om een compromis te beperken tot een verlenging van de stop de klok-wetgeving.