



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

---

*Zittingsdocument*

---

**A7-0060/2013**

13.3.2013

**\*\*\*I**  
**VERSLAG**

over het voorstel voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad tot tijdelijke afwijking van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(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 ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)

### ***Amendementen op een ontwerptekst***

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen op de ontwerptekst worden in ***vet cursief*** aangegeven. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de ontwerptekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld met het oog op de uiteindelijke tekst (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

In de koptekst van een amendement op een bestaande tekst, waarvoor in de ontwerptekst wijzigingen worden voorgesteld, wordt op respectievelijk de derde en vierde regel verwezen naar de bestaande tekst en naar de bepaling in kwestie. Tekstdelen die worden overgenomen uit een bepaling van een bestaande tekst die in de ontwerptekst niet is gewijzigd, maar door het Parlement wordt geamendeerd, worden in ***vet*** gemarkeerd. Een eventuele schrapping van dergelijke tekstdelen wordt als volgt aangegeven: [...].

## INHOUD

	<b>Blz.</b>
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT .....	5
TOELICHTING .....	19
ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME.....	24
PROCEDURE.....	36



## ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

**over het voorstel voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad tot tijdelijke afwijking van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap**

**(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))**

**(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)**

*Het Europees Parlement,*

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2012)0697),
  - 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 (C7-0385/2012),
  - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
  - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 13 februari 2013<sup>1</sup>,
  - na raadpleging van het Comité van de Regio's,
  - gezien artikel 55 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en het advies van de Commissie vervoer en toerisme (A7-0060/2013),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
  2. verzoekt om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit 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.

---

<sup>1</sup> PB C ...

## Amendement 1

### Ontwerpwetgevingsresolutie Visum 7 bis (nieuw)

*Ontwerpwetgevingsresolutie*

*Amendement*

*gezien artikel 2, lid 2, van het Protocol van Kyoto, dat bij Beschikking 2002/358/EG van de Raad<sup>1</sup> namens de Europese Gemeenschap is goedgekeurd,*

---

<sup>1</sup> *Beschikking van de Raad van 25 april 2002 betreffende de goedkeuring, namens de Europese Gemeenschap, van het Protocol van Kyoto bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering en de gezamenlijke nakoming van de in dat kader aangegane verplichtingen (PB L 130 van 15.5.2002, blz. 1).*

## Amendement 2

### Voorstel voor een besluit Overweging -1 (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(-1) De luchtvaartsector heeft een sterk internationaal karakter. De mondiale problemen van het soort dat de luchtvaartemissies met zich meebrengen, kunnen doelmatig worden aangepakt door middel van een internationale benadering waartoe een mondiale verplichting behoort om gevolg te geven aan dezelfde maatregelen of dezelfde doelstellingen te bereiken met verschillende maatregelen. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) vervult een hoofdrol in dit proces door dergelijke gemeenschappelijke*

***doelstellingen in het kader van een internationale overeenkomst vast te stellen.***

*Motivering*

*Internationale problemen, zoals de broeikasgasemissies die door de luchtvaartsector veroorzaakt worden, vragen om mondiale oplossingen. Daarom kan een internationale aanpak doeltreffend zijn.*

**Amendement 3**

**Voorstel voor een besluit  
Overweging 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(1) In de ***Internationale Burgerluchtvaartorganisatie*** zijn significante vorderingen gemaakt ten aanzien van de vaststelling op de ICAO-vergadering van 2013 van een kader dat de toepassing door ***staten*** van marktgebaseerde maatregelen op emissies door de internationale luchtvaart faciliteert, en ten aanzien van de ontwikkeling van een mondiale marktgebaseerde maatregel.

*Amendement*

(1) In ***november 2012*** zijn in de ICAO, ***waarbinnen het overleg over vermindering van luchtvaartemissies al in 1998 van start was gegaan***, significante vorderingen gemaakt ten aanzien van de vaststelling op de ICAO-vergadering van 2013 van een kader dat de toepassing door ***de ICAO-lidstaten*** van marktgebaseerde maatregelen op emissies door de internationale luchtvaart faciliteert, en ten aanzien van de ontwikkeling van een mondiale marktgebaseerde maatregel (***hierna "MBM"***).

*Motivering*

*Er dient duidelijk gemaakt te worden dat het overleg over emissiebeperkingen op het niveau van de ICAO al meer dan tien jaar geleden van start is gegaan en dat er weinig vooruitgang werd geboekt totdat de uiterste termijn voor de toepassing van de EU-regeling voor de emissiehandel naderbij kwam.*

**Amendement 4**

**Voorstel voor een besluit  
Overweging 1 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(1 bis) De Unie verwacht dat de ICAO-vergadering een besluit neemt inzake een***

*mondiale MBM met een realistisch uitvoeringsschema, alsook inzake een kader om de algemene toepassing van nationale en regionale MBM's op de internationale luchtvaart te faciliteren, in afwachting van de toepassing van de mondiale MBM.*

#### *Motivering*

*Het moet onderstreept worden dat de EU zeer duidelijke verwachtingen heeft ten aanzien van de ICAO-vergadering en dat niet elk resultaat als een succes kan worden beschouwd.*

### **Amendement 5**

#### **Voorstel voor een besluit Overweging 2**

##### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(2) Om deze vorderingen te faciliteren en momentum te geven, is het wenselijk de handhaving op te schorten van vereisten die vóór de ICAO-vergadering van 2013 ontstaan ten aanzien van vluchten van en naar luchthavens buiten de Unie en gebieden met nauwe economische banden met de Unie die het engagement delen om de klimaatverandering aan te pakken. Er mogen daarom geen maatregelen worden genomen tegen luchtvaartexploitanten met betrekking tot vereisten die voortvloeien uit 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 **welke ontstaan vóór 1 januari 2014 voor de rapportage van geverifieerde emissies en voor de overeenkomstige inlevering van emissierechten voor inkomende en uitgaande vluchten van en naar zulke luchthavens**. Voor luchtvaartexploitanten die dat wensen, moet het mogelijk zijn aan die vereisten te blijven voldoen.

##### *Amendement*

(2) Om deze vorderingen te faciliteren en momentum te geven **aan het gezamenlijke engagement van de ICAO-lidstaten om luchtvaartemissies op wereldschaal aan te pakken**, is het wenselijk de handhaving op te schorten van vereisten die vóór de ICAO-vergadering van 2013 ontstaan ten aanzien van vluchten van en naar luchthavens buiten de Unie en gebieden met nauwe economische banden met de Unie die het engagement delen om de klimaatverandering aan te pakken. Er mogen daarom geen maatregelen worden genomen tegen luchtvaartexploitanten met betrekking tot vereisten **betreffende de kalenderjaren 2010 tot 2012 voor de rapportage van geverifieerde emissies en voor de overeenkomstige inlevering van emissierechten voor inkomende en uitgaande vluchten van en naar zulke luchthavens**, die voortvloeien uit 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. Voor luchtvaartexploitanten die dat wensen,



moet het mogelijk zijn aan die vereisten te blijven voldoen. ***De Unie onderhandelt met Zwitserland over een volledige opnemng van Zwitserland in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie (EU ETS), die van toepassing zou zijn op vluchten binnen Zwitserland en van Zwitserland naar derde landen. De vraag of op vluchten van de lidstaten naar Zwitserland de EU ETS van toepassing is dan wel of deze onder de huidige afwijking vallen, dient te worden besproken op het hoogst mogelijke niveau tussen de Unie en Zwitserland. Deze besprekingen dienen te worden gevoerd op een manier die de juridische situatie en de vriendschappelijke samenwerking eerbiedigt, rekening houdend met de zeer constructieve rol die Zwitserland in de ICAO heeft gespeeld.***

#### *Motivering*

*Het geval Zwitserland is in een aantal amendementen aan de orde gesteld. Volgens sommigen is de vraag waarover de medewetgevers in de EU een besluit moeten nemen, niet of vluchten binnen Zwitserland dan wel intercontinentale vluchten van Zwitserland naar derde landen onder de EU ETS vallen. Dit hangt af van de onderhandelingen tussen de EU en Zwitserland. De vraag is alleen of volgens de huidige juridische situatie en volgens het arrest van het Hof van Justitie, vluchten van de EU onder de regeling vallen zoals voorzien, dan wel of zij onder de "zet de klok stil"-regeling vallen. Dit dient op het hoogst mogelijke niveau te worden besproken.*

#### **Amendement 6**

##### **Voorstel voor een besluit**

##### **Overweging 3**

###### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

(3) Om concurrentieverstoringen te voorkomen, moet deze afwijking enkel gelden ten aanzien van luchtvaartexploitanten die geen kosteloze toewijzingen hebben ontvangen of die alle kosteloze toewijzingen welke zijn ***toegewezen*** voor zulke activiteiten ***in*** 2012

###### *Amendement*

(3) Om concurrentieverstoringen te voorkomen, moet deze afwijking enkel gelden ten aanzien van luchtvaartexploitanten die geen kosteloze toewijzingen hebben ontvangen of die alle kosteloze toewijzingen welke zijn ***afgegeven*** voor zulke activiteiten ***voor***

hebben teruggegeven. Om dezelfde reden mogen deze emissierechten niet in aanmerking worden genomen ter berekening van de rechten om internationale credits te gebruiken in het kader van Richtlijn 2003/87/EG.

2012, hebben teruggegeven. Om dezelfde reden mogen deze emissierechten niet in aanmerking worden genomen ter berekening van de rechten om internationale credits te gebruiken in het kader van Richtlijn 2003/87/EG.

#### *Motivering*

*Zoals hoger gezegd mag de formulering geen ruimte laten voor interpretatie. Daarom moet worden duidelijk gemaakt dat het aantal toewijzingen dat moet worden teruggegeven, gebaseerd is op het aandeel van geverifieerde tonkilometers van de relevante vluchtactiviteiten gebaseerd op het referentiejaar 2010. Anders zouden de exploitanten het cijfer anders kunnen interpreteren. Bovendien moet worden duidelijk gemaakt dat alleen luchtvaartemissierechten voor 2012 beschouwd worden als voor annulering terug te geven emissierechten. Anders zou er sprake zijn van een verstoring van de hoeveelheid emissierechten in omloop als referentie voor de te veilen 15% (zie amendement 4).*

#### **Amendement 7**

##### **Voorstel voor een besluit Overweging 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(4) ***Emissierechten*** die niet aan zulke exploitanten zijn afgegeven of zijn teruggegeven, moeten worden geannuleerd. Het aantal luchtvaartemissierechten dat wordt geveild, ***is in overeenstemming met artikel 3 quinquies, lid 1, van Richtlijn 2003/87/EG,***

*Amendement*

(4) ***Luchtvaartemissierechten voor 2012*** die niet aan zulke exploitanten zijn afgegeven of zijn teruggegeven, moeten worden geannuleerd. Het aantal luchtvaartemissierechten dat wordt geveild ***door de lidstaten moet volgens de berekeningen van de Commissie worden verminderd tot 15% van de totale hoeveelheid luchtvaartemissierechten voor 2012 in omloop.***

#### *Motivering*

*Zonder deze wijziging is er geen juridische basis voor het verminderen van de te veilen hoeveelheid rechten. Om de veiling van een geringere hoeveelheid rechten mogelijk te maken met inachtneming van de annuleringen van kosteloze toewijzingen volgens artikel 2, moet in het besluit een afwijking van artikel 3 quinquies van de richtlijn, met name van lid 1 en 3, worden opgenomen. Zodoende zal 15% van de totale hoeveelheid emissierechten in omloop worden geveild.*

**Amendement 8**  
**Voorstel voor een besluit**  
**Overweging 4 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 bis) Teneinde op internationaal niveau vertrouwen in de EU ETS tot stand te brengen, 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 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*

***vermindere van de broeikasgasemissies  
door de luchtvaart.***

*Motivering*

*Tijdens de onderhandelingen over de richtlijn heeft het Europees Parlement aangedrongen op een duidelijk bindende oormerking. De lidstaten waren daar toen niet toe bereid en de richtlijn bevat alleen een aanbeveling. De EU-regeling zou gemakkelijker aanvaard worden indien de lidstaten bereid waren duidelijker toezeggingen te doen. Er zouden gemeenschappelijke projecten met derde landen kunnen worden opgezet voor onderzoek naar technologieën om emissies in de luchtvaart te beperken. Een bijdrage van de EU-lidstaten tot aanpassing en beperking, met inbegrip van het Groen Klimaatfonds in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, zou eveneens kunnen helpen om de steun van ontwikkelingslanden te winnen. Dit beginsel dient ook te worden geïntroduceerd in de internationale onderhandelingen.*

**Amendement 9**

**Voorstel voor een besluit  
Overweging 4 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(4 ter) Het besluit tot uitstel van de opnemings van intercontinentale vluchten in de EU ETS tot september 2013 is een uitzondering die de onderhandelingen in de ICAO een nieuwe impuls moet geven en moet bijdragen tot de afronding ervan. Als zodanig en om te vermijden dat de concurrentie wordt verstoord en de ecologische integriteit van de regeling wordt afgezwakt, mag de afwijking niet langer dan één jaar van toepassing zijn. Verdere wetgevingsmaatregelen zijn alleen gepast indien duidelijke en voldoende vorderingen inzake internationale luchtvaartemissierechten worden gemaakt in de ICAO-vergadering, onder meer de sluiting van een overeenkomst inzake een mondiale MBM met een realistisch uitvoeringsschema en inzake een niet-discriminerend kader dat ervoor zorgt dat alle internationale luchtvaartemissierechten gedekt zijn door nationale en regionale MBM's, in afwachting van de toepassing van de***

*mondiale MBM. Deze maatregelen moeten indien nodig rekening houden met de mogelijke gevolgen voor het luchtverkeer binnen Europa teneinde concurrentievervalsing te voorkomen.*

## **Amendement 10**

### **Voorstel voor een besluit Overweging 4 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 quater) De Unie streeft ernaar haar CO<sub>2</sub>-emissies, met inbegrip van luchtvaartemissies, te verminderen. Om een aanzienlijke emissiereductie mogelijk te maken mag geen enkele specifieke sector van de EU-economie worden vrijgesteld. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de luchtvaartsector een aantal subsidies geniet en geen belasting op de toegevoegde waarde betaalt, noch belasting op brandstof voor luchtvaartactiviteiten. De luchtvaartsector geniet ook een bijzonder gunstige regeling inzake overheidssteun, zoals omschreven in de Mededeling van de Commissie van 9 december 2005 "Communautaire richtsnoeren voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven".*

## **Amendement 11**

### **Voorstel voor een besluit Overweging 4 quinquies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 quinquies) De ICAO en de Unie moeten extra inspanningen leveren om de luchtvaartgerelateerde broeikasgasemissies te verminderen,*

*overeenkomstig de doelstellingen van de Unie voor 2020 en 2050. De in dit besluit vastgestelde afwijking mag derhalve geen afbreuk doen aan de opneming van de luchtvaart in de EU ETS noch aan het algemene doel van het bevorderen van een doelmatig mondiaal stelsel om de toenemende luchtvaartemissies te beteugelen, en hierin moeten duidelijk de verplichtingen worden omschreven waaraan de betrokken landen en luchtvaartexploitanten moeten voldoen tijdens de periode waarvoor de afwijking geldt.*

#### *Motivering*

*De luchtvaartsector met zijn snel toenemende broeikasemissies moet een bijdrage leveren aan emissiebeperking, zoals dat binnen de andere transportsectoren al gebeurt. Daarnaast wordt er vanuit andere industriële sectoren al jaren deelgenomen aan de EU ETS. Er is geen reden waarom de luchtvaartsector buiten de EU ETS gehouden zou moeten worden.*

#### **Amendement 12**

##### **Voorstel voor een besluit Overweging 4 sexies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(4 sexies) De opname van de luchtvaart in de EU ETS dient in alle luchtvaartovereenkomsten van de Unie met derde landen in aanmerking te worden genomen.***

#### *Motivering*

*De Commissie onderhandelt momenteel over luchtvaartovereenkomsten met een reeks buurlanden en belangrijke handelspartners. Het is van belang dat in deze overeenkomsten rekening wordt gehouden met alle Europese beleidsdoelstellingen. De Commissie dient daarom de overeenkomst EU-Canada over luchtvervoer tot voorbeeld te nemen en derde landen aan te moedigen om maatregelen te treffen die de klimaatimpact van de luchtvaart verminderen.*

#### **Amendement 13**

**Voorstel voor een besluit**  
**Overweging 4 septies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(4 septies) De Commissie dient uitvoerig verslag uit te brengen aan het Europees Parlement over de op de ICAO-vergadering van september 2013 bereikte vooruitgang en dient op basis van de resultaten van de vergadering onverwijld maatregelen voor te stellen.**

**Amendement 14**

**Voorstel voor een besluit**  
**Artikel 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

In afwijking van artikel 16 van Richtlijn 2003/87/EG nemen de lidstaten geen maatregelen tegen luchtvaartexploitanten met betrekking tot de vereisten **van** artikel 12, lid 2 bis, en artikel 14, lid 3, van Richtlijn 2003/87/EG **die ontstaan vóór 1 januari 2014** ten aanzien van activiteiten van **of naar** luchthavens in landen buiten de **Europese** Unie die geen lid zijn van de EVA, onderhorigheden en gebiedsdelen van EER-lidstaten of landen die een toetredingsverdrag met de Unie hebben ondertekend, wanneer aan zulke luchtvaartexploitanten in 2012 geen kosteloze toewijzingen zijn afgegeven of die, indien aan hen zulke emissierechten zijn afgegeven, **een overeenkomstig** aantal **emissierechten** voor annulering aan de lidstaten hebben teruggegeven.

In afwijking van artikel 16 van Richtlijn 2003/87/EG nemen de lidstaten geen maatregelen tegen luchtvaartexploitanten met betrekking tot de vereisten **die voortvloeien uit** artikel 12, lid 2 bis, en artikel 14, lid 3, van Richtlijn 2003/87/EG **betreffende de kalenderjaren 2010 tot 2012** ten aanzien van activiteiten **naar of** van luchthavens in landen buiten de Unie die geen lid zijn van de EVA, onderhorigheden en gebiedsdelen van EER-lidstaten of landen die een toetredingsverdrag met de Unie hebben ondertekend, wanneer aan zulke luchtvaartexploitanten in 2012 geen kosteloze toewijzingen zijn afgegeven of die, indien aan hen zulke emissierechten zijn afgegeven, **het** aantal **luchtvaartemissierechten** voor 2012 **dat overeenkomt met het aandeel van geverifieerde tonkilometers van vluchtactiviteiten gebaseerd op het referentiejaar 2010**, voor annulering aan de lidstaten hebben teruggegeven.

*Motivering*

*Dit amendement maakt duidelijk dat de afwijking van artikel 16 van Richtlijn 2003/87/EG*

*alleen betrekking heeft op vereisten voor de kalenderjaren 2010-2012. Om te vermijden dat het besluit door de lidstaten moet worden omgezet, moet het toepassingsgebied van de afwijking zeer duidelijk worden afgebakend om dubbelzinnigheden te voorkomen.*

## **Amendement 15**

### **Voorstel voor een besluit Artikel 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De lidstaten annuleren alle **emissierechten** van 2012 voor vluchten van of naar in artikel 1 bedoelde luchthavens die niet zijn afgegeven, of die, indien ze wel zijn afgegeven, aan hen zijn teruggegeven.

*Amendement*

De lidstaten annuleren alle **luchtvaartemissierechten** van 2012 voor vluchten van of naar in artikel 1 bedoelde luchthavens die niet zijn afgegeven, of die, indien ze wel zijn afgegeven, aan hen zijn teruggegeven. ***In afwijking van artikel 3 quinquies van Richtlijn 2003/87/EG veilen de lidstaten een verminderd aantal luchtvaartemissierechten met betrekking tot 2012. Deze vermindering is evenredig met het lagere aantal van totale luchtvaartemissierechten in omloop.***

### *Motivering*

*Zonder deze wijziging is er geen juridische basis voor het verminderen van de te veilen hoeveelheid rechten. Om de veiling van een geringere hoeveelheid rechten mogelijk te maken met inachtneming van de annuleringen van kosteloze toewijzingen volgens artikel 2, moet in het besluit een afwijking van artikel 3 quinquies van de richtlijn, met name van lid 1 en 3 worden opgenomen. Zodoende zal 15% van de totale hoeveelheid emissierechten in omloop worden geveild.*

## **Amendement 16**

### **Voorstel voor een besluit Artikel 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

### **Artikel 3 bis**

***Artikel 3 quinquies, lid 4, van Richtlijn 2003/87/EG wordt vervangen door:***

***"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."*

#### *Motivering*

*Tijdens de onderhandelingen over de richtlijn heeft het Europees Parlement aangedrongen op een duidelijk bindende oormerking. De lidstaten waren daar toen niet toe bereid en de richtlijn bevat alleen een aanbeveling. De EU-regeling zou gemakkelijker aanvaard worden indien de lidstaten bereid waren duidelijker toezeggingen te doen. Er zouden gemeenschappelijke projecten met derde landen kunnen worden opgezet voor onderzoek naar technologieën om emissies in de luchtvaart te beperken. Een bijdrage van de EU-lidstaten tot aanpassing en beperking, met inbegrip van het Groen Klimaatfonds in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, zou eveneens kunnen helpen om de steun van ontwikkelingslanden te winnen. Dit beginsel dient ook te worden geïntroduceerd in de internationale onderhandelingen.*

#### **Amendement 17**

##### **Voorstel voor een besluit Artikel 3 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*Artikel 3 ter*

*De Commissie houdt het Europees*

***Parlement en de lidstaten regelmatig op de hoogte van de vooruitgang die wordt geboekt in het kader van de ICAO-onderhandelingen en dient een verslag in over de tijdens de ICAO-vergadering bereikte resultaten. Als de ICAO-vergadering in september 2013 geen substantiële vooruitgang boekt inzake een mondiale MBM, zullen alle internationale vluchten van en naar de Unie betreffende het kalenderjaar 2013 en later, weer onder het EU ETS vallen. Indien de ICAO-vergadering er echter in slaagt een kader voor een mondiale MBM vast te stellen, kan de Commissie verdere maatregelen voorstellen.***

#### *Motivering*

*De gevolgen van het verwezenlijken van substantiële vooruitgang binnen de ICAO moeten heel duidelijk gemaakt worden. De Commissie moet het Europees Parlement zoveel mogelijk informatie verstrekken over de ICAO-onderhandelingen, opdat het Parlement deze kan beoordelen alvorens de Europese Commissie de afwijking kan verlenen of andere maatregelen kan treffen.*

## TOELICHTING

### *De bestaande wetgeving:*

In 2008 kwamen het Europees Parlement en de Raad van Ministers na lang en rijp beraad tot overeenstemming om de luchtvaart in de EU ETS-regeling te integreren.

**De Raad** steunde de wetgeving **unaniem**; het **Parlement met meer dan 90 procent** van de stemmen. Als argument om luchtvaart in de regeling te integreren werd aangevoerd dat een oplossing moest worden gevonden voor de snel toenemende broeikasgasemissies afkomstig van deze sector. Sedert 1990, het referentiejaar van het Protocol van Kyoto, **zijn de broeikasgasemissies uit de luchtvaart met ongeveer 100 procent toegenomen**. Dit staat in schril contrast met de verplichting om deze broeikasgasemissies terug te dringen en met de 2°C-doelstelling, die door de internationale gemeenschap is onderschreven, bijvoorbeeld in Cancun.

De luchtvaartemissies niet aanpakken zou ook onverantwoord zijn als men coherent en eerlijk wil zijn ten aanzien van andere bedrijfssectoren en andere transportmodi die wel gereguleerd worden in de EU en de lidstaten. De ETS-regeling voor de luchtvaart is **zeer gematigd** in vergelijking met andere bedrijfssectoren in de Europese Unie. De luchtvaartindustrie moet haar emissies slechts met 5 procent terugdringen tegen 2020, in vergelijking met de 21 procent die voor andere sectoren geldt, en ze heeft toegang tot reducties uit andere sectoren. Slechts 15 procent van de luchtvaartemissierechten wordt geveild, tegenover 100 procent in de elektriciteitssector en de kleinere hoeveelheid kosteloze toewijzingen in vele bedrijfssectoren. De extra kosten voor de passagiers en de luchtvaartmaatschappijen zijn zeer redelijk. Volgens de Commissie zou de prijs van een ticket voor een intercontinentale vlucht met minder dan 2 euro stijgen indien de luchtvaartmaatschappijen de certificaten die zij gratis krijgen niet in de prijs opnemen. Vele Europese en niet-Europese luchtvaartmaatschappijen hebben hun prijzen al lichtjes verhoogd wegens de introductie van het EU ETS. Ryanair bijvoorbeeld heeft de prijs voor een ticket met **25 cent per vlucht**<sup>1</sup> verhoogd. De vele taksen en toeslagen die de EU-lidstaten en derde landen, zoals de VS en India, heffen vormen een veel hogere kost.

"De prijs van de ETS-regeling voor een vlucht van Londen Heathrow naar Shanghai bedraagt minder dan een kop koffie op Heathrow", (G.J. Gerbrandy, ondervoorzitter van de commissie ENVI).

De huidige **wetgeving regelt alle vluchten die opstijgen en/of landen in Europa** en luchtvaartmaatschappijen van derde landen nemen deel aan de ETS-regeling wanneer zij in Europa opstijgen en/of landen. Het is vooral om milieuredenen dat inkomende en uitgaande vluchten in aanmerking worden genomen aangezien **twee derden van de emissies** gegenereerd worden door intercontinentale vluchten en slechts een derde door vluchten binnen de Europese Unie. Deze bepaling is aan een grondig onderzoek onderworpen niet alleen door juristen van de Commissie maar ook door onafhankelijke juristen en uit de analyse is gebleken dat ze volledig in overeenstemming is met het internationaal recht.

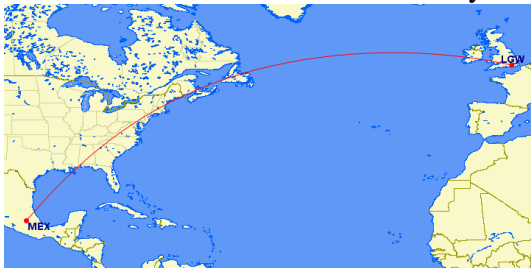
---

<sup>1</sup> Ryanair heeft vooral vluchten binnen de Europese Unie.

### **Bezwaren van derde landen en een kritische beoordeling:**

Al vóór de goedkeuring van de wetgeving hebben derde landen zoals de VS en China zich ertegen verzet dat vluchten van hun respectieve luchtvaartmaatschappijen in het systeem zouden worden opgenomen. Op grond van de juridische beoordeling en de politieke en ecologische argumenten voor gelijke behandeling, hebben het Parlement en de Raad evenwel besloten ook luchtvaartmaatschappijen van derde landen op te nemen op niet-discriminatoire basis. De US Airline Association en drie Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen betwistten de regeling naar Brits recht en de zaak werd naar het **Europees Hof van Justitie verwezen**. Het Hof kwam tot de duidelijke uitspraak dat **de wetgeving in overeenstemming was met internationaal recht** (Arrest van het HvJ in zaak C-366/10, 21 december 2011). Een van de argumenten van de derde landen was dat de Europese Unie hun luchtvaartmaatschappijen zou doen betalen voor het gebruik van hun eigen luchtruim, waarbij bijvoorbeeld, luchtvaartmaatschappijen zouden moeten betalen wanneer zij over Amerikaans grondgebied vliegen. Hiervan is hier geen sprake aangezien de EU ETS-regeling verband houdt met aankomst op en vertrek uit luchthavens, en de *en route*-emissies de meeteenheid zijn. Dit is geen specifiek kenmerk van de EU ETS-regeling. Ook voor nationale toeslagen en taksen, bijvoorbeeld in het VK en Duitsland, wordt een soortgelijk beginsel toegepast. De Britse luchthavenrechten bedragen meer voor een vlucht naar Mexico City dan voor een vlucht naar het Canadese Toronto.

#### Vlucht van Londen naar Mexico City



Voor een vlucht in business class van Londen naar Mexico City (ongeveer 8 000 km) zal vanaf 1 april 2012 162 pond (195 euro / 257 dollar) luchthavenrechten worden betaald.

#### Vlucht van Londen naar Toronto

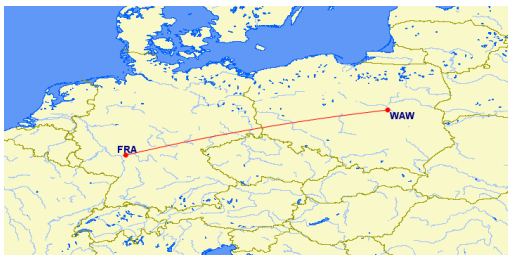


Voor een vlucht naar het Canadese Toronto (ongeveer 5 600 km) zal slechts 130 pond (156 euro / 206 dollar) luchthavenrechten worden betaald.

Het prijsverschil is een gevolg van het verschil in afstand. Een groot deel van de afstand is Amerikaans luchtruim. Dit betekent dat het verschil tussen 130 pond luchthavenrechten en 162 pond luchthavenrechten een gevolg is van de langere afstand, met name door het Amerikaanse luchtruim.

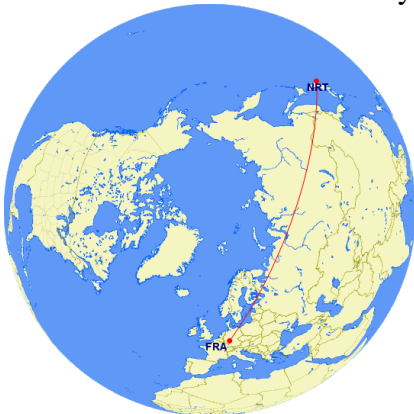
Hetzelfde geldt voor de Duitse luchthaventaksen.

#### Vlucht van Frankfurt naar Warschau



Voor een vlucht van Frankfurt naar Warschau wordt 7,5 euro (10 dollar) aan Duitse luchthaventaksen geheven.

### Vlucht van Frankfurt naar Tokyo



Voor een vlucht van Frankfurt naar Tokyo wordt 42,18 euro (56 dollar) aan Duitse luchthaventaksen geheven.

Het verschil tussen de zeer lager Duitse luchthaventaks en de zeer hoge is het gevolg van de langere afstand, met name over Russisch grondgebied.

Zowel de Duitse regeling als de Britse luchthavenrechten worden door derde landen aanvaard en **lokken niet zo'n heftige kritiek of represailles uit**. Het standpunt van de VS luidt dat zij gerechtigd zijn taksen te heffen op vluchten die opstijgen of landen in hun respectieve landen, net zoals in het geval van de EU ETS-regeling. Dit is ook de rechtvaardiging voor de Amerikaanse en de Indiase heffingen. Hieruit blijkt dat er **het debat sterk politiek gekleurd is**. De bezwaren kunnen gedeeltelijk zijn ingegeven door het idee dat EU-wetgeving niet zo belangrijk is als de wetgeving van de lidstaten. Ook het aspect dat de EU ETS-regeling bij uitstek gerechtvaardigd is voor het beperken van de gevolgen van de klimaatverandering kan een reden zijn voor de felle kritiek van bepaalde derde landen. Zo wil bijvoorbeeld de nieuwe meerderheid in het Amerikaanse Huis van Afgevaardigden aantonen dat hun eigen klimaatwetgeving, die ook betrekking had op de internationale luchtvaart (Waxman-Markey), dode wetgeving is.

### *Het ICAO-proces:*

Al in **1997 heeft de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) de taak gekregen om de luchtvaartemissies te reguleren.**

Jammer genoeg is er tot nu geen sprake van enige oplossing. De EU heeft altijd gesteld dat zij

uiteraard een internationale overeenkomst zou verkiezen en de verplichting om de onderhandelingen voort te zetten is opgenomen in de bestaande EU ETS-wetgeving. Op de **bijeenkomst van de ICAO-raad van 9 november 2012** werd aanzienlijke vooruitgang geboekt op weg naar een algemene regulering van luchtvaartemissies. Er werd een werkgroep op hoog niveau opgezet om een oplossing voor te bereiden voor de volgende bijeenkomst van de algemene vergadering van de ICAO. De algemene vergadering van de ICAO komt slechts om de drie jaar bijeen, de volgende bijeenkomst heeft plaats in september 2013. De derde landen die bezwaar hadden tegen de Europese regeling, hebben altijd gezegd dat zij een algemene oplossing in het kader van ICAO wensen.

Jammer genoeg zijn de tegenstanders van de EU ETS-regeling nog niet tot overeenstemming gekomen over de manier waarop ICAO het probleem precies zou moeten oplossen. Maar we moeten erkennen dat **de leiding van de ICAO zich zeer sterk inzet**.

#### *Het "zet de klok stil"-voorstel:*

In het licht van het besluit van de ICAO-raad van 9 november 2012, heeft de Commissie aangekondigd dat zij een voorstel zal indienen om de toepassing van de EU ETS-regeling voor intercontinentale vluchten op te schorten.

Op 20 november diende de Commissie een voorstel in bij het Parlement en de Raad om de klok stil te zetten. Dit voorstel is **bedoeld om het positieve momentum in de ICAO te versterken en om de kansen te vergroten voor een succesvolle uitkomst van de bijeenkomst van de ICAO-vergadering van 2013**, eerst en vooral met betrekking tot het ontwikkelen van een mondiale marktgebaseerde maatregel (MBM) en ten tweede, inzake de vaststelling van een kader om de toepassing van marktgebaseerde maatregelen op de internationale luchtvaart tijdig te faciliteren voordat de mondiale marktgebaseerde maatregel van kracht wordt.

Volgens het voorstel zou de **EU ETS-regeling niet worden toegepast voor intercontinentale vluchten met betrekking tot emissies gedurende 2012**. Vluchten binnen het Europees gebied vallen onder de verplichting van de richtlijn zoals goedgekeurd door het Parlement en de Raad in 2008. Alle maatregelen zijn niet-discriminerend, wat betekent dat dezelfde regels gelden voor EU- en niet-EU-luchtvaartmaatschappijen. Dit houdt in dat een EU-luchtvaartmaatschappij die van een EU-luchthaven naar een luchthaven van een derde land vliegt, van de regeling is ontheven en dat een luchtvaartmaatschappij van een derde land die binnen het Europees gebied vliegt wel onder de verplichtingen van de richtlijn valt.

#### *Aanbeveling van de rapporteur*

Uw rapporteur **verwelkomt** in principe **het Commissievoorstel** en stelt voor dit **snel goed te keuren**. Volgens de huidige richtlijn moeten luchtvaartmaatschappijen tegen 30 april 2013 hun toewijzingen inleveren. Omwille van de rechtszekerheid zou de wetgevingsprocedure dan ook vóór die datum moeten zijn afgerond, met dien verstande dat de argumenten zorgvuldig moeten worden onderzocht en dat de collega's in de commissies ENVI en TRAN de kans moeten krijgen amendementen in te dienen.

Een aantal amendementen zijn kennelijk noodzakelijk om juridische redenen. Ze dienen alleen ter verheldering van de doelstellingen van het voorstel zoals uiteengezet in de

toelichting, de overwegingen en de bijgaande mededeling van de Commissie.

Aangezien de Commissie geen omzetting in de nationale wetgeving van de lidstaten beoogt, moet het besluit nauwkeurig worden geformuleerd en mag er geen ruimte zijn voor interpretatie. Door nauwkeurig vast te leggen welke vereisten door de afwijking zullen worden gedekt en hoeveel en welk soort toewijzingen de exploitanten moeten teruggeven om gebruik te maken van de afwijking, wordt rechtszekerheid gecreëerd.

Er moet ook een juridische basis zijn voor het verminderen van de geveilde hoeveelheden, wat tot dusver niet het geval is, aangezien het voorstel alleen betrekking heeft op een afwijking van artikel 16. Indien de berekening van de te veilen hoeveelheden niet wordt gewijzigd, dan zou dezelfde hoeveelheid door de lidstaten moeten worden geveild, wat duidelijk niet de bedoeling is. In plaats daarvan zou het veilingpercentage 15% moeten bedragen van de totale hoeveelheid luchtvaartrechten in omloop in het jaar 2012 (zie amendementen 1, 3, 4, 6 en 7).

Het moet duidelijk worden gemaakt dat het uitsluitend binnen de EU toepassen van de regeling **niet langer dan één jaar kan worden aangehouden**. Alle luchtvaartmaatschappijen die dezelfde routes vliegen worden gelijk behandeld. De toewijzingen die tegen 30 april 2013 moeten worden ingeleverd hebben betrekking op het jaar 2012, een jaar waarin de koolstofprijs zeer laag lag (tussen 6 en 8 euro) en waarin luchtvaartmaatschappijen tot 15% CDM-kredieten kunnen gebruiken (ongeveer 0,4 euro). Om die reden blijft een mogelijke verstoring van de mededinging tussen EU-luchtvaartmaatschappijen en maatschappijen van derde landen beperkt, bijvoorbeeld 13,6 eurocent voor een vlucht van Hamburg naar Frankfurt. Een verlenging van deze situatie zou echter tot een grondige verstoring van de mededinging kunnen leiden en zou op milieugebied niet ambitieus genoeg zijn. Daarom moet duidelijk worden gemaakt dat de "zet de klok stil"-regeling niet kan worden verlengd na 31 december 2013. Ook moet duidelijk zijn wat **de EU van de ICAO-vergadering verwacht**. Niet elk resultaat kan als een bevredigend resultaat worden gezien. Het staat al in de bestaande wetgeving dat we bereid zijn onze wetgeving te veranderen wanneer een globaal akkoord wordt bereikt. Er zal voor eind 2013 geen globale overeenkomst zijn die afdoend luchtvaartemissies dekt. Daarom moet **in de tussentijd een kader** voor regionale en nationale regelingen worden goedgekeurd. De EU mag evenwel niet aanvaarden dat de huidige wetgeving gewoonweg wordt afgeschaft in het licht van een slechts potentieel akkoord in het kader van ICAO (zie amendementen 2 en 5).

Het Commissievoorstel biedt de kans om **zonder omwegen duidelijk te maken dat het niet de EU is die een internationale overeenkomst in de weg staat**. Indien derde landen zelfs na de goedkeuring van dit voorstel niet echt tot een compromis komen op ICAO-niveau, dan is dat een onmiskenbaar signaal dat de landen die altijd aandringen op een internationale oplossing in het kader van ICAO, hier eigenlijk niet echt achter staan. Anderzijds zou een overeenkomst binnen ICAO de voorkeur genieten van iedereen, ook van de Europese Unie.

19.2.2013

## **ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME**

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad tot tijdelijke afwijking van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Rapporteur voor advies: Mathieu Grosch

### **BEKNOPTE MOTIVERING**

Hoewel het aandeel van de luchtvaart in de totale broeikasgasemissies drie procent bedraagt, stijgt het snel. Volgens een schatting van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart tussen 1990 en 2006 bijna verdubbeld, afgezet tegen een stijging van 34% voor alle verbruikte fossiele brandstoffen. Tot 2020 verwacht het ICAO een stijging van 63-88%, terwijl de EU zich heeft vastgelegd om in deze periode haar uitstoot met 20% terug te dringen ten opzichte van het niveau van 1990.

De enige manier om de opwarming van de aarde doelmatig aan te pakken, is door middel van een internationale benadering. Noch koolstofemissies, noch klimaatverandering trekken zich iets van nationale grenzen aan. Op mondiaal niveau moet er vastgehouden worden aan dezelfde klimaatdoelstellingen. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor de ICAO. Binnen deze organisatie werd in 1991 begonnen met discussies over op de markt gebaseerde maatregelen en in 1998 met discussies over de emissiehandel, maar er werd weinig vooruitgang geboekt. Om die reden besloot de Europese Unie in 2008 dat de luchtvaart opgenomen diende te worden in haar regeling voor de emissiehandel (ETS). Deze wetgeving werd door de Raad unaniem gesteund, alsmede door een grote meerderheid in het Parlement. In het advies van de Commissie vervoer werd een beroep gedaan op de luchtvaartsector om een soortgelijke inspanning te leveren als de andere vervoerswijzen en vergelijkbare sectoren. De Commissie vervoer wilde de luchtvaart per 2012 opnemen in de ETS en wees erop "dat het juridisch is toegestaan vliegtuigen uit derde landen die vanaf luchthavens in de Gemeenschap vertrekken of daar landen op te nemen in het Europese stelsel van handel in emissierechten". Dit laatste punt werd in 2011 door het Hof van Justitie bevestigd.

Derde landen zijn echter zeer terughoudend geweest bij het aanvaarden van de Europese ETS. Toch zijn de geschatte gevolgen van het opnemen van de luchtvaart in de ETS klein in



vergelijking met de passagierstoelagen van derde landen, zoals de 16,30 USD die de VS alle aankomende en vertrekkende passagiers berekent (met extra toeslagen in verband met het "elektronisch systeem voor reisvergunningen" voor niet-onderdanen).

In november 2012 bleek dat het ICAO belangrijke vorderingen geboekt had ten aanzien van op de markt gebaseerde maatregelen om de emissies van de internationale luchtvaart aan te pakken. Om die reden besloot de Europese Commissie een signaal af te geven aan de onderhandelingspartners door voor te stellen "de klok stop te zetten". De rapporteur voor advies is ingenomen met dit voorstel, omdat het in het verlengde ligt van het Europese streven naar een internationale overeenkomst en beperkt is tot een jaar.

Deze beperking is van vitaal belang om de druk op de onderhandelingspartners te handhaven. Het moet iedereen duidelijk zijn dat, indien er geen bevredigende overeenkomst is om de luchtvaartemissies aan te pakken, alle internationale vluchten vanaf 2013 in de ETS opgenomen zullen worden. Zonder dit bestaat het risico dat het ICAO-proces zich jarenlang, zo niet decennialang, voortsleept.

De beperking tot een jaar is ook belangrijk om de geopperde bedenkingen ten aanzien van mogelijke marktverstoringen zoveel mogelijk weg te nemen. Het uitsluiten van vluchten die de Europese economische ruimte (EER) binnengaan of verlaten, terwijl de ETS van toepassing blijft op vluchten binnen Europa, zou tot concurrentievervalsing kunnen leiden.

Indien door internationale onderhandelingen op de markt gebaseerde mechanismen tot stand gebracht worden, of mechanismen die ervoor zorgen dat luchtvaartemissies aan dezelfde neerwaartse druk onderhevig zijn als de emissies van de andere sectoren, zou dat een reden zijn om de ETS aan te passen. Het gaat er niet om de milieunormen van Europa op mondiaal niveau op te leggen, maar om gemeenschappelijke maatregelen te ontwikkelen als een oplossing voor een gemeenschappelijk probleem.

Als het ICAO in september 2013 een akkoord bereikt waarbij de uiteenlopende behandeling van interne en externe vluchten na 2013 wordt verlengd, dient er een gedetailleerd onderzoek te komen naar de gevolgen voor de concurrentie tussen Europese luchtvaartmaatschappijen en die uit derde landen. De Europese Commissie moet passende maatregelen nemen om concurrentievervalsing te voorkomen. Het zou noch het milieu, noch de Europese economie ten goede komen als luchtvaartmaatschappijen kunstmatig aangespoord worden meer gebruik te maken van "categorie 1"-luchthavens buiten de EU. Daarnaast dient het Europees Parlement de mogelijkheid te hebben om de uitkomst van de ICAO-onderhandelingen te beoordelen voordat de Europese Commissie met een voorstel komt voor verdere maatregelen.

Ten slotte biedt een afwijking van een jaar voor vluchten uit en naar de EER, hoewel het geen perfecte oplossing is, betere vooruitzichten op een bevredigende internationale overeenkomst dit jaar dan het handhaven van de huidige wetgeving. Derhalve dient het Parlement te zorgen dat dit voorstel snel aangenomen wordt om rechtsonzekerheid ten aanzien van de verplichtingen van de luchtvaartmaatschappijen weg te nemen en een duidelijk signaal af te geven aan onze internationale onderhandelingspartners. Deze dienen goed te beseffen dat Europa een internationale overeenkomst wenst, openstaat voor onderhandelingen over de beste vormen van op de markt gebaseerde maatregelen, maar niet bereid is om voor onbepaalde tijd te wachten om de luchtvaartemissies op een vergelijkbare manier aan te

pakken als die van de andere sectoren.

## AMENDEMENTEN

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de ten principale bevoegde Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

### Amendement 1

#### Voorstel voor een besluit Overweging -1 (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(-1) De luchtvaartsector heeft een sterk internationaal karakter. De mondiale problemen van het soort dat de luchtvaartemissies met zich meebrengen, kunnen doelmatig worden aangepakt door middel van een internationale benadering waartoe een mondiale verplichting behoort om dezelfde maatregelen of dezelfde doelstellingen met verschillende maatregelen na te leven. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) vervult een hoofdrol in dit proces door de gemeenschappelijke doelstellingen in het kader van een internationale overeenkomst vast te stellen.*

*Motivering*

*Internationale problemen, zoals de broeikasemissies die door de luchtvaartsector veroorzaakt worden, vragen om mondiale oplossingen. Daarom kan een internationale aanpak doeltreffend zijn.*

## Amendement 2

### Voorstel voor een besluit Overweging 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(1) In de *Internationale Burgerluchtvaartorganisatie* zijn significante vorderingen gemaakt ten aanzien van de vaststelling op de ICAO-vergadering van 2013 van een kader dat de toepassing door staten van marktgebaseerde maatregelen op emissies door de internationale luchtvaart faciliteert, en ten aanzien van de ontwikkeling van een mondiale marktgebaseerde maatregel.

*Amendement*

(1) *In november 2012* zijn in de ICAO, *waarbinnen het overleg over emissiebeperkingen in de luchtvaart al in 1998 van start was gegaan*, significante vorderingen gemaakt ten aanzien van de vaststelling op de ICAO-vergadering van 2013 van een kader dat de toepassing door staten van marktgebaseerde maatregelen op emissies door de internationale luchtvaart faciliteert, en ten aanzien van de ontwikkeling van een mondiale marktgebaseerde maatregel.

*Motivering*

*Er dient duidelijk gemaakt te worden dat het overleg over emissiebeperkingen op het niveau van de ICAO al meer dan tien jaar geleden van start is gegaan en dat er weinig vooruitgang werd geboekt totdat de uiterste termijn voor de toepassing van de EU-regeling voor de emissiehandel naderbij kwam.*

## Amendement 3

### Voorstel voor een besluit Overweging 2 – voetnoot 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. Hieronder zijn *EVA-staten*, landen die een toetredingsverdrag met de Unie en de onderhorigheden en gebiedsdelen van EER-lidstaten begrepen.

*Amendement*

1. Hieronder zijn *EER-staten*, landen die een toetredingsverdrag met de Unie hebben gesloten en de onderhorigheden en gebiedsdelen van EER-lidstaten begrepen.

*Motivering*

*Niet alle EVA-landen hebben besloten Richtlijn 2003/87/EG in hun nationale wetgeving op te nemen; alleen de EVA-landen die ook lid zijn van de EER hebben dit gedaan (IJsland, Liechtenstein en Noorwegen, maar Zwitserland niet). Daarom moet in de tekst worden verwezen naar EER-landen, niet naar EVA-landen.*

## Amendement 4

**Voorstel voor een besluit**  
**Overweging 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(3) Om concurrentieverstoringen te voorkomen, moet deze afwijking enkel gelden ten aanzien van luchtvaartexploitanten die geen kosteloze toewijzingen hebben ontvangen of die alle kosteloze toewijzingen welke zijn toegewezen voor zulke activiteiten in 2012 hebben teruggegeven. Om dezelfde reden mogen deze emissierechten niet in aanmerking worden genomen ter berekening van de rechten om internationale credits te gebruiken in het kader van Richtlijn 2003/87/EG.

*Amendement*

(3) Om concurrentieverstoringen te voorkomen, moet deze afwijking enkel gelden ten aanzien van luchtvaartexploitanten die geen kosteloze toewijzingen hebben ontvangen of die alle kosteloze toewijzingen welke zijn toegewezen voor zulke activiteiten in 2012 hebben teruggegeven. Om dezelfde reden mogen deze emissierechten niet in aanmerking worden genomen ter berekening van de rechten om internationale credits te gebruiken in het kader van Richtlijn 2003/87/EG, **met uitzondering van internationale credits die vóór de inwerkingtreding van dit besluit zijn verworven.**

*Motivering*

*Het is belangrijk de rechtszekerheid te garanderen en consciëntieuze ondernemingen die zich in de loop van 2012 op de inwerkingtreding van de luchtvaartrichtlijn hebben voorbereid, niet te benadelen. Deze bepaling zou ook kunnen zorgen voor de gelijke behandeling van operatoren, ongeacht of deze afwijking al dan niet op hen van toepassing is.*

**Amendement 5**

**Voorstel voor een besluit**  
**Overweging 4 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(4 bis) De ICAO en de Unie moeten extra inspanningen leveren om de luchtvaartgerelateerde broeikasgasemissies te verminderen, overeenkomstig de doelstellingen van de Unie voor 2020 en 2050. De in dit besluit vastgestelde afwijking mag derhalve geen afbreuk doen aan de opnemings van het luchtvervoer in de Europese regeling voor de emissiehandel en aan het algemene doel van het bevorderen van een doelmatig mondiaal stelsel om de***

***toenemende luchtvaartemissies te beteugelen, en hierin moeten duidelijk de verplichtingen worden omschreven waaraan de landen en luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen tijdens de periode waarvoor de afwijking geldt.***

#### *Motivering*

*De luchtvaartsector met zijn snel toenemende broeikasemissies moet een bijdrage leveren aan emissiebeperking, zoals dat binnen de andere transportsectoren al gebeurt. Daarnaast wordt er vanuit andere industriële sectoren al jaren deelgenomen aan de EU ETS. Er is geen reden waarom de luchtvaartsector buiten de EU ETS gehouden zou moeten worden.*

#### **Amendement 6**

##### **Voorstel voor een besluit Overweging 4 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(4 ter) De tijdelijke afwijking mag niet langer dan één jaar van toepassing zijn. Indien er vóór deze datum binnen het kader van de ICAO-onderhandelingen geen mondiaal systeem van marktgebaseerde maatregelen voor emissies in de luchtvaartsector tot stand komt, met inbegrip van een haalbare termijn voor implementatie, zouden alle vluchten van en naar luchthavens buiten de Unie opnieuw onder de Europese ETS moeten vallen zoals bepaald in Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad.***

#### **Amendement 7**

##### **Voorstel voor een besluit Overweging 4 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(4 quater) De Commissie dient uitvoerig verslag uit te brengen aan het Europees Parlement over de op de***

*ICAO-vergadering van september 2013 bereikte vooruitgang en dient op basis van de resultaten onverwijld maatregelen voor te stellen.*

## **Amendement 8**

### **Voorstel voor een besluit Overweging 4 quinquies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 quinquies) Indien de Commissie na beëindiging van de in dit besluit vastgelegde afwijking voornemens is om in dit verband verdere maatregelen te nemen, dient zij rekening te houden met de mogelijke gevolgen voor het luchtverkeer binnen Europa en dient zij passende maatregelen te treffen om concurrentievervalsing te voorkomen.*

### *Motivering*

*Gedurende de tijd dat de afwijking van toepassing is op vluchten buiten Europa, zullen vluchten tussen luchthavens in EER-landen onderworpen blijven aan de EU ETS-richtlijn. Deze situatie zou tot concurrentievervalsing kunnen leiden tussen Europese luchtvaartmaatschappijen die voornamelijk binnen Europa opereren en waarvan derhalve een groot deel van de vluchten in de EU ETS opgenomen is, en luchtvaartmaatschappijen van derde landen die veelal in derde landen opereren. De Europese Commissie moet dit onderzoeken en passende maatregelen treffen om deze mogelijke concurrentievervalsing te voorkomen voordat zij met voorstellen komt voor verdere maatregelen.*

## **Amendement 9**

### **Voorstel voor een besluit Overweging 4 sexies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 sexies) De opname van de luchtvaart in de Europese regeling voor de emissiehandel dient in alle luchtvaartovereenkomsten van de Unie met derde landen in aanmerking te worden genomen.*

## Motivering

*De Commissie onderhandelt momenteel over luchtvaartovereenkomsten met een reeks buurlanden en belangrijke handelspartners. Het is van belang dat in deze overeenkomsten rekening wordt gehouden met alle Europese beleidsdoelstellingen. De Commissie dient daarom de overeenkomst EU-Canada over luchtvervoer tot voorbeeld te nemen en derde landen aan te moedigen om maatregelen te treffen die de weerslag van de luchtvaart op het klimaat verminderen.*

### Amendement 10

#### Voorstel voor een besluit Overweging 4 septies (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(4 septies) Teneinde op internationaal niveau vertrouwen in de EU-regeling tot stand te brengen zouden de lidstaten bij voorkeur de inkomsten uit de toepassing van de Europese regeling voor emissiehandel op de luchtvaartsector moeten gebruiken om de gevolgen van dergelijke emissies op te vangen en de inkomsten uit de ETS moeten bestemmen voor de internationale financiering van klimaatmaatregelen, met name ten behoeve van onder andere de klimaatbescherming in de ontwikkelingslanden, overeenkomstig artikel 3 quinquies, lid 4, van Richtlijn 2003/87/EG.***

## Motivering

*Om een wereldwijde MBM voor de luchtvaart te faciliteren zou de EU moeten bevorderen dat alle inkomsten uit de luchtvaartsector worden bestemd voor de internationale financiering van klimaatmaatregelen overeenkomstig het UNFCCC. De EU-ETS zou voor de luchtvaart moeten blijven gelden totdat er een doeltreffend wereldwijd systeem is ingevoerd dat de weerslag van de sector op het klimaat significant vermindert. Er dient dan ook verder druk te worden uitgeoefend om gemeenschappelijke doelstellingen te bereiken.*

### Amendement 11

#### Voorstel voor een besluit Artikel 1 – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

In afwijking van artikel 16 van Richtlijn 2003/87/EG nemen de lidstaten geen maatregelen tegen luchtvaartexploitanten met betrekking tot de vereisten van artikel 12, lid 2 bis, en artikel 14, lid 3, van Richtlijn 2003/87/EG die ontstaan vóór 1 januari 2014 ten aanzien van activiteiten van of naar luchthavens in landen buiten de Europese Unie die geen lid zijn van de **EVA**, onderhorigheden en gebiedsdelen van EER-lidstaten of landen die een toetredingsverdrag met de Unie hebben ondertekend, wanneer aan zulke luchtvaartexploitanten in 2012 geen kosteloze toewijzingen zijn afgegeven of die, indien aan hen zulke emissierechten zijn afgegeven, een overeenkomstig aantal emissierechten voor annulering aan de lidstaten hebben teruggegeven.

*Amendement*

In afwijking van artikel 16 van Richtlijn 2003/87/EG nemen de lidstaten geen maatregelen tegen luchtvaartexploitanten met betrekking tot de vereisten van artikel 12, lid 2 bis, en artikel 14, lid 3, van Richtlijn 2003/87/EG die ontstaan vóór 1 januari 2014 ten aanzien van activiteiten van of naar luchthavens in landen buiten de Europese Unie die geen lid zijn van de **EER**, onderhorigheden en gebiedsdelen van EER-lidstaten of landen die een toetredingsverdrag met de Unie hebben ondertekend, wanneer aan zulke luchtvaartexploitanten in 2012 geen kosteloze toewijzingen zijn afgegeven of die, indien aan hen zulke emissierechten zijn afgegeven, een overeenkomstig aantal emissierechten voor annulering aan de lidstaten hebben teruggegeven.

*Motivering*

*Niet alle EVA-landen hebben besloten Richtlijn 2003/87/EG in hun nationale wetgeving op te nemen; alleen de EVA-landen die ook lid zijn van de EER hebben dit gedaan (IJsland, Liechtenstein en Noorwegen, maar Zwitserland niet). Daarom moet in de tekst worden verwezen naar EER-landen, niet naar EVA-landen.*

**Amendement 12**

**Voorstel voor een besluit**  
**Artikel 3 – lid 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Emissierechten die overeenkomstig artikel 2 zijn geannuleerd worden niet in aanmerking genomen voor het berekenen van de rechten om internationale credits te gebruiken in het kader van Richtlijn 2003/87/EG.

*Amendement*

Emissierechten die overeenkomstig artikel 2 zijn geannuleerd worden niet in aanmerking genomen voor het berekenen van de rechten om internationale credits te gebruiken in het kader van Richtlijn 2003/87/EG. ***De internationale credits die vóór de inwerkingtreding van onderhavig besluit zijn verworven overeenkomstig Richtlijn 2008/101/EG, mogen in 2013 worden gebruikt binnen de grens van 15%***



**van de geannuleerde of ingeleverde  
emissierechten.**

*Motivering*

*Het is belangrijk de rechtszekerheid te garanderen en consciëntieuze ondernemingen die zich in de loop van 2012 op de inwerkingtreding van de luchtvaartrichtlijn hebben voorbereid niet te benadelen. Deze bepaling zou ook kunnen zorgen voor de gelijke behandeling van operatoren, ongeacht of deze afwijking al dan niet op hen van toepassing is.*

**Amendement 13**

**Voorstel voor een besluit  
Artikel 3 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**Artikel 3 bis**

***De Commissie houdt het Europees Parlement en de lidstaten regelmatig op de hoogte van de vooruitgang die wordt geboekt in het kader van de ICAO-onderhandelingen en dient een verslag in over de tijdens de ICAO-vergadering bereikte resultaten. Als de ICAO-vergadering in september 2013 geen substantiële vooruitgang boekt ten aanzien van een mondiaal en op de markt gebaseerd mechanisme, zullen alle internationale vluchten van en naar de Unie vanaf 2013 weer onder de Europese ETS vallen. Indien de ICAO-vergadering er echter in slaagt een kader voor mondiale en op de markt gebaseerde maatregelen vast te stellen, dan kan de Commissie verdere maatregelen voorstellen.***

*Motivering*

*De gevolgen van het verwezenlijken van substantiële vooruitgang binnen de ICAO moeten heel duidelijk gemaakt worden. De Commissie moet het Europees Parlement zoveel mogelijk informatie verstrekken over de ICAO-onderhandelingen, opdat het Parlement deze kan beoordelen alvorens de Europese Commissie de afwijking kan verlenen of andere maatregelen kan treffen.*



## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Tijdelijke afwijking van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)
<b>Commissie ten principale</b> Datum bekendmaking	ENVI 10.12.2012
<b>Advies uitgebracht door</b> Datum bekendmaking	TRAN 10.12.2012
<b>Rapporteur voor advies</b> Datum benoeming	Mathieu Grosch 19.12.2012
<b>Behandeling in de commissie</b>	22.1.2013
<b>Datum goedkeuring</b>	19.2.2013
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: 35 –: 1 0: 6
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Tijdelijke afwijking van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap			
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)			
<b>Datum indiening bij EP</b>	20.11.2012			
<b>Commissie ten principale</b> Datum bekendmaking	ENVI 10.12.2012			
<b>Medeadviserende commissie(s)</b> Datum bekendmaking	INTA 10.12.2012	ECON 10.12.2012	ITRE 10.12.2012	IMCO 10.12.2012
	TRAN – 10.12.2012			
<b>Geen advies</b> Datum besluit	INTA 18.12.2012	ECON 14.1.2013	ITRE 17.12.2012	IMCO 18.12.2012
<b>Rapporteur(s)</b> Datum benoeming	Peter Liese 3.12.2012			
<b>Behandeling in de commissie</b>	17.12.2012	24.1.2013	18.2.2013	
<b>Datum goedkeuring</b>	26.2.2013			
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: –: 0:	51 8 0		
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils			
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Jacqueline Foster, Julie Girling, Filip Kaczmarek, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Britta Reimers, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Andrea Zannoni			
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)</b>	Phil Prendergast			
<b>Datum indiening</b>	13.3.2013			