

# EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

---

*Commissie industrie, onderzoek en energie*

**2006/0304(COD)**

14.9.2007

## **ADVIES**

van de Commissie industrie, onderzoek en energie

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap  
(COM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

Rapporteur voor advies: Silvia Ciornei

PA\_Legam

## BEKNOPTE MOTIVERING

Het vervoer door de lucht, zowel van passagiers als van vracht is van belang voor de Europese economie en voor het welzijn van de burgers. De luchtvaart draagt echter ook bij aan de klimaatverandering door de uitstoot van broeikasgas (GHG). Iemand die over de Atlantische Oceaan vliegt zorgt ongeveer voor hetzelfde uitstootniveau als bij de verwarming van zijn huis, gedurende een heel jaar. De EU-emissies die veroorzaakt worden door het vliegverkeer stijgen sneller dan in welke andere sector ook, wat een bedreiging zou kunnen vormen voor de vooruitgang in Europa bij het terugdringen van de broeikasgasemissies als geheel.

Dit voorstel is bedoeld om de emissies van deze sector aan te pakken door de luchtvaart op te nemen in het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS). Met ingang van 2011 geldt dit voor alle Europese en internationale vluchten tussen Europese luchthavens en in 2012 volgt uitbreiding tot alle internationale vluchten die landen op of opstijgen van Europese luchthavens. Ter beperking van de snelle groei van vliegtuigemissies, zal het plafond van het totaal aantal beschikbare emissierechten worden vastgesteld op het gemiddeld peil dat in 2005 in Europa werd bereikt. De rechten worden gedeeltelijk toegekend via een veiling en het restant zal aan de exploitanten worden uitgegeven door de lidstaten, op basis van een geharmoniseerde efficiëncynorm.

Uw rapporteur is ingenomen met dit voorstel. De luchtvaart dient een eerlijke bijdrage te leveren aan de inspanningen ter bestrijding van de klimaatverandering. De opname van de luchtvaart in het emissiehandelssysteem is zowel voor economie als klimaat de beste aanpak. Ten opzichte van de huidige tendensen zou als gevolg van dit voorstel in 2020 een emissiereductie van meer dan 45% zijn bereikt, met een besparing van ongeveer 183 miljoen ton stikstof per jaar - te vergelijken met tweemaal de jaarlijkse broeikasgasemissies in Oostenrijk, alle bronnen inbegrepen.

Een aantal elementen van het voorstel dient echter nauwkeurig te worden bestudeerd, onder andere gezien de lessen die getrokken kunnen worden uit de eerste periode van het ETS en ter voorbereiding van de algemene herziening:

**Reikwijdte/tijdpad:** Het voorstel voert een tweestappenplan in, waarbij in eerste instantie alleen de inter-Europese vluchten worden opgenomen en in een later stadium alle inkomende en uitgaande vluchten in Europa. De opname van internationale vluchten is noodzakelijk voor een noemenswaardig effect op het klimaat, omdat bij opname van uitsluitend inter-Europese vluchten de CO<sub>2</sub>-reductie maar ongeveer een kwart zal bedragen. De eenzijdige opname van internationale vluchten zou echter kunnen leiden tot represailles in de vorm van handelssancties of stappen in WTO-kader van landen buiten Europa. Uw rapporteur is van mening dat internationale vluchten van aanvang af moeten worden opgenomen zodat eerlijke concurrentieverhoudingen ontstaan. Teneinde een langdurige rechtsstrijd te vermijden, dient de Commissie echter onverwijld internationale onderhandelingen te beginnen om een overeenkomst te bereiken over een wereldomvattend systeem.

**Plafond:** Teneinde de bestaande problemen in het ETS te overwinnen, waarbij lidstaten ertoe neigen op nationale schaal teveel rechten toe te wijzen, stelt de Commissie voor een uniform Europees plafond voor de luchtvaartsector toe te passen. Uw rapporteur juicht deze keuze toe. Het voorkomt problemen tussen lidstaten en exploitanten, vermindert het gevaar van te hoge toewijzing en zorgt voor een stabiele markt die grote investeringen aantrekt. Een andere kwestie is het peil waarop het EU-plafond moet worden vastgesteld. Uw rapporteur merkt op dat het

stabiliseren van de emissies op het peil van 2005 blijkt geeft van een andere ambitie dan in andere sectoren. Gezien het feit echter dat de internationale luchtvaart niet in het Kyoto-protocol is opgenomen en de eventuele negatieve effecten voor de concurrentie van een lager plafond, meent uw rapporteur dat dit voorstel als eerste stap van realisme getuigt. Bovendien wordt de flexibiliteit van het systeem vergroot, zodat rekening kan worden gehouden met toekomstige groei.

**Toewijzing:** Het meest controversiële element is waarschijnlijk de diverse toewijzingsmechanismen en hun voor- en nadelen: toegeeflijkheid is gemakkelijk maar kan leiden tot onbedoelde stimulansen (beloning van installaties die verontreiniging veroorzaken). Het vaststellen van criteria belooft vroegtijdig optreden, maar is soms ingewikkeld en kan leiden tot administratieve rompslomp. Veilingen zijn doorzichtig en efficiënt, maar kunnen het concurrentievermogen belemmeren en tot hogere transactiekosten leiden. Uw rapporteur is ingenomen met de keuze van gedeeltelijk veilen en gedeeltelijke toewijzing van rechten op grond van een eenvoudig criterium. Uw rapporteur geeft de voorkeur aan het houden van zoveel mogelijk veilingen om uitzonderlijke winsten zoveel mogelijk te beperken. Opbrengsten uit veilingen zouden zoveel mogelijk moeten worden gebruikt om emissies te reduceren, bijvoorbeeld door investeringen in onderzoek naar groenere technologieën en luchtverkeerscontrole.

**Open of gesloten systeem:** Gezien de mogelijkheid emissierechten te verhandelen tussen de luchtvaartsector en andere ondernemingen in het kader van het ETS, is uw rapporteur het eens met de keuze voor een open systeem, waarin de luchtvaartsector rechten kan kopen van andere economische sectoren, omdat dit zal leiden tot de meest kostenbesparende milieu-investeringen en de ETS-markt flexibeler zal maken.

**Aanvullende maatregelen:** De gevolgen die de luchtvaart als geheel heeft voor de klimaatverandering is ongeveer 2 tot 4 maal zo hoog als het effect van CO<sub>2</sub>-emissies, hoofdzakelijk als gevolg van de uitstoot van stikstofdioxide. Uw rapporteur is eveneens van mening dat deze emissies in dit voorstel niet aan de orde moeten komen, wegens de huidige stand van de wetenschap en de mogelijke uitruil op middellange termijn tussen stikstofdioxide en CO<sub>2</sub>. Uw rapporteur zou het toejuichen indien de Commissie in de nabije toekomst met een voorstel zou komen voor de beste aanpak van NO<sub>x</sub>-emissies.

## AMENDEMENTEN

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

Door de Commissie voorgestelde tekst<sup>1</sup>

Amendementen van het Parlement

Amendement 1  
OVERWEGING 8 BIS (nieuw)

***(8 bis) Door technologische en operationele verbeteringen kan een aanzienlijke***

<sup>1</sup> Nog niet in het PB gepubliceerd.

*emissiereductie in de luchtvaart worden bereikt. Verbeteringen in het luchtverkeersbeheer kunnen, mits doortastend toegepast, leiden tot vermindering van het brandstofverbruik in de luchtvaart van wel 12%. Derhalve dient de Commissie het Gemeenschappelijke Europese luchtruim krachtig te stimuleren door middel van voldoende financiering en tijdige tenuitvoerlegging van het SESAR-project*

Amendement 2  
OVERWEGING 8 TER (nieuw)

*(8 ter) Onderzoek en technologische ontwikkeling vormen de sleutel tot innovatie en betere resultaten De Gemeenschap moet krachtige steun blijven bieden aan de werkzaamheden van ACARE (Advisory Council for Aeronautical Research in Europe) en meer in het bijzonder aan de strategisch-onderzoekagenda, die voor 2020 specifieke reductiedoelstellingen vaststelt. Vliegtuig- en motorenbouwers en brandstoffenproducenten dienen ten volle gebruik te maken van het technologie-initiatief "Schoon Luchtruim" in het zevende kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling, om de mogelijkheden tot beperking van de klimaatverandering door de luchtvaart optimaal te kunnen benutten.*

Amendement 3  
OVERWEGING 9 BIS (nieuw)

*(9bis) volgens verricht onderzoek moet de handel in emissierechten worden beschouwd als het meest geschikte middel om de gevolgen van de luchtvaart voor het klimaat te beperken. Bij toepassing van dit instrument wordt de invoering van andere instrumenten zoals heffingen en belastingen overbodig; de voordelen daarvan voor het milieu zijn niet duidelijk aantoonbaar, terwijl de economische*

*gevolgen uitermate ongunstig zijn.*

*Motivering*

*Deze beoordeling van de handel in emissierechten als het meest adequate middel sluit aan bij de analyse van de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO)*

Amendement 4  
OVERWEGING 10 BIS (nieuw)

***(10 bis) In verband met eerlijke concurrentievoorwaarden voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, moeten internationale vluchten van en naar de EU en vluchten binnen de EU van meet af aan in de communautaire regeling worden opgenomen.***

Amendement 5  
OVERWEGING 11

***(11) Met ingang van 2011 moeten de emissies van vluchten tussen luchthavens in de Gemeenschap in de communautaire regeling worden opgenomen.*** Met ingang van 2012 moeten de emissies worden opgenomen van alle vluchten die aankomen op en vertrekken van de luchthavens in de Gemeenschap. De Gemeenschapsregeling kan daarbij als blauwdruk dienen voor de uitbreiding van de regeling op mondiaal niveau. Indien een derde land ter vermindering van het klimaat effect van vluchten vanuit dat land naar een luchthaven van de Gemeenschap maatregelen treft die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen van deze richtlijn, moet de werkingssfeer van de Gemeenschapsregeling zodanig worden gewijzigd dat vluchten vanuit dat land die in de Gemeenschap aankomen, buiten de regeling vallen.

(11) Met ingang van 2012 moeten de emissies worden opgenomen van alle vluchten die aankomen op en vertrekken van de luchthavens in de Gemeenschap. De Gemeenschapsregeling kan daarbij als blauwdruk dienen voor de uitbreiding van de regeling op mondiaal niveau. ***De Commissie dient daartoe onverwijld internationale onderhandelingen te beginnen om te komen tot een internationale overeenkomst over een wereldomspannende regeling.*** Indien een derde land ter vermindering van het klimaat effect van vluchten vanuit dat land naar een luchthaven van de Gemeenschap maatregelen treft die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen van deze richtlijn, moet de werkingssfeer van de Gemeenschapsregeling zodanig worden gewijzigd dat vluchten vanuit dat land die in de Gemeenschap aankomen, buiten de regeling vallen ***om gelijke behandeling te waarborgen.***

Amendement 6  
OVERWEGING 12

(12) De luchtvaart heeft effect op het wereldklimaat via de uitstoot van

(12) De luchtvaart heeft effect op het wereldklimaat via de uitstoot van

kooldioxide, stikstofoxiden, waterdamp en sulfaat- en roetdeeltjes. Het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) heeft geschat dat het totale klimaateffect van de luchtvaart momenteel zo'n twee tot vier maal groter is dan het effect van haar kooldioxide-uitstoot alleen. Recent EU-onderzoek wijst uit dat het totale effect van de luchtvaart ongeveer tweemaal zo groot zou kunnen zijn als het effect van kooldioxide alleen. In geen van deze gevallen wordt rekening gehouden met de zeer onzekere effecten die cirruswolken kunnen hebben. In overeenstemming met artikel 174, lid 2, van het Verdrag moet het milieubeleid van de Gemeenschap berusten op het voorzorgsbeginsel. Daarom moeten alle effecten van de luchtvaart zoveel mogelijk in beschouwing worden genomen. In afwachting van wetenschappelijke vooruitgang bij het aanwijzen van geschiktere parameters voor de vergelijking van de verschillende effecten is een pragmatische en op het voorzorgsbeginsel berustende benadering geboden. De uitstoot van stikstofoxiden zal aan de orde komen in andere wetgeving die door de Commissie zal worden voorgesteld.

kooldioxide, stikstofoxiden, waterdamp en sulfaat- en roetdeeltjes. Het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) heeft geschat dat het totale klimaateffect van de luchtvaart momenteel zo'n twee tot vier maal groter is dan het effect van haar kooldioxide-uitstoot alleen. Recent EU-onderzoek wijst uit dat het totale effect van de luchtvaart ongeveer tweemaal zo groot zou kunnen zijn als het effect van kooldioxide alleen. In geen van deze gevallen wordt rekening gehouden met de zeer onzekere effecten die cirruswolken kunnen hebben. In overeenstemming met artikel 174, lid 2, van het Verdrag moet het milieubeleid van de Gemeenschap berusten op het voorzorgsbeginsel. Daarom moeten alle effecten van de luchtvaart zoveel mogelijk in beschouwing worden genomen. In afwachting van wetenschappelijke vooruitgang bij het aanwijzen van geschiktere parameters voor de vergelijking van de verschillende effecten is een pragmatische en op het voorzorgsbeginsel berustende benadering geboden. De uitstoot van stikstofoxiden zal **na uitgebreide raadpleging van belanghebbenden** aan de orde komen in andere wetgeving die door de Commissie zal worden voorgesteld **en vergezeld gaat van een degelijke effectrapportage**.

#### *Motivering*

*Het is van belang de uitstoot van stikstofoxide te bestrijden. Er dient daarbij echter rekening te worden gehouden met de nieuwste wetenschappelijke stand van zaken en met een degelijke kosten/batenanalyse van de diverse wetgevings- en andere mogelijkheden.*

#### Amendement 7 OVERWEGING 13

(13) Om concurrentievervalsingen te vermijden moet een geharmoniseerde toewijzingsmethode worden uitgewerkt. Om te zorgen dat nieuwe vliegtuigexploitanten tot de markt kunnen toetreden, zal een deel van de emissierechten worden geveild, in overeenstemming met de door de Commissie uit te werken regels. Aan

(13) Om concurrentievervalsingen te vermijden moet een geharmoniseerde toewijzingsmethode worden uitgewerkt. Om te zorgen dat nieuwe vliegtuigexploitanten tot de markt kunnen toetreden **en om te voorkomen dat ongewenste hindernissen voor markttoegang worden opgeworpen**, zal een deel van de emissierechten, die worden

vliegtuigexploitanten die hun vluchten staken, moeten emissierechten verleend blijven worden tot het einde van de periode waarvoor de kosteloze emissierechten al zijn toegewezen.

geveild, *gereserveerd worden voor nieuwkomers* in overeenstemming met de door de Commissie uit te werken regels. Aan vliegtuigexploitanten die hun vluchten staken, moeten emissierechten verleend blijven worden tot het einde van de periode waarvoor de kosteloze emissierechten al zijn toegewezen.

Amendement 8  
ARTIKEL 1, PUNT 2, LETTER b)  
Artikel 3, letter o) bis (nieuw) (Richtlijn 2003/87/EG)

*(o bis) nieuwkomers zijn personen of exploitanten die een luchtvaartactiviteit uitoefenen die voorkomt in bijlage I en geen aanvraag hebben ingediend voor toewijzing van emissierechten in overeenstemming met artikel 3 (d). Hun bedrijven mogen, geheel noch gedeeltelijk het eigendom zijn van een vliegtuigexploitant die een aanvraag heeft ingediend voor de toewijzing van emissierechten;*

Amendement 9  
ARTIKEL 1, PUNT 2, LETTER B)  
Artikel 3, letter r) (Richtlijn (2003/87/EG)

(r) "historische luchtvaartemissies": het rekenkundige gemiddelde van de jaarlijkse emissies in de kalenderjaren **2004, 2005 en 2006** door vliegtuigen die in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten uitoefenen."

(r) "historische luchtvaartemissies": het rekenkundige gemiddelde van de jaarlijkse emissies in de kalenderjaren **2008, 2009 en 2010** door vliegtuigen die in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten uitoefenen."

Amendement 10  
ARTIKEL 1, PUNT 3  
Artikel 3 ter, lid 1 (Richtlijn (2003/87/EG)

1. Voor de periode van **1 januari 2011** tot en met 31 december 2012 is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan 100% van de som van de historische luchtvaartemissies voor elk jaar.

1. Voor de periode van **1 januari 2012** tot en met 31 december 2012 is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan 100% van de som van de historische luchtvaartemissies voor elk jaar.

Amendement 11  
ARTIKEL 1, PUNT 3



Artikel 3 ter, lid 4 (Richtlijn 2003/87/EG)

4. Binnen zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn **stelt** de Commissie op grond van de beste beschikbare gegevens de historische luchtvaartemissies **vast**.

4. Binnen zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn **maakt** de Commissie op grond van de beste beschikbare gegevens de historische luchtvaartemissies **openbaar**.

*Motivering*

*De historische luchtvaartemissies moeten op feiten en niet op beleidsbesluiten gebaseerd zijn. De lange aanlooptijd en de relatief hoge kosten die gemoeid zijn met de ontwikkeling van nieuwe technologie in de luchtvaart eisen voorspelbaarheid op lange termijn. De historische luchtvaartemissies spelen een sleutelrol bij de totale hoeveelheid die aan de luchtvaart wordt toegewezen en dient derhalve zo spoedig mogelijk openbaar te worden gemaakt.*

Amendement 12

ARTIKEL 1, PUNT 3

Artikel 3 ter, lid 4 bis (nieuw) (Richtlijn 2003/87/EG)

***4 bis. Tenminste 24 maanden voor het begin van de tweede, in artikel 11, lid 2 bedoelde periode en in elke daaropvolgende periode, kan de Commissie, in overeenstemming met de regelgevingsprocedure met toetsing, bedoeld in artikel 23, lid 2 bis, een verordening goedkeuren tot wijziging van het totaal van de in paragraaf 3 van dit artikel bedoelde emissierechten, waarin rekening wordt gehouden met de groei van de luchtvaart en met toezeggingen betreffende het milieu.***

Amendement 13

ARTIKEL 1, PUNT 3

Artikel 3 quater, lid 1 (Richtlijn (2003/87/EG)

1. Voor de in artikel 3 ter, lid 1, bedoelde periode wordt een percentage van de rechten geveild. Dit percentage komt overeen met het gemiddelde percentage dat wordt voorgesteld door **de** lidstaten **die voor deze periode veilingen** in hun nationale toewijzingsplannen uit hoofde van hoofdstuk III **opnemen**.

1. Voor de in artikel 3 ter, lid 1, bedoelde periode wordt een percentage van de rechten geveild. Dit percentage komt overeen met het gemiddelde percentage dat wordt voorgesteld door **alle** lidstaten in hun nationale toewijzingsplannen uit hoofde van hoofdstuk III **en de relevante hoeveelheid voor nieuwkomers daarin**.

### Motivering

*De keuze voor een gemiddeld percentage is een weerspiegeling van het uiteenlopende beleid dat de lidstaten volgen ten aanzien van veiling of kosteloze toewijzing. Derhalve moet in het gemiddelde rekening worden gehouden met de lidstaten die % van de rechten kosteloos toewijzen.*

#### Amendement 14

##### ARTIKEL 1, PUNT 3

##### Artikel 3 quater, lid 2 (Richtlijn (2003/87/EG))

**2. Bij de bepaling van** het te veilen percentage voor toekomstige perioden **wordt rekening gehouden** met de algehele evaluatie van deze richtlijn.

2. Het **overeenkomstig lid 1** te veilen percentage voor toekomstige perioden kan tijdens de algehele evaluatie van deze richtlijn **worden gewijzigd**.

### Motivering

*Het percentage te veilen rechten moet voor alle betrokkenen vooraf duidelijk worden gedefinieerd. Aangezien het in de eerste plaats de bedoeling is door middel van het veilen van rechten de toegang tot de markt van nieuwe vliegtuigexploitanten te vergemakkelijken, moet het percentage worden bepaald op 5.*

*De inkomsten uit de veiling van emissierechten in de luchtvaartsector moeten gericht worden gebruikt in de luchtvaart ter beperking van de emissie en ter verbetering van de klimaatomstandigheden.*

#### Amendement 15

##### ARTIKEL 1, PUNT 3

##### Artikel 3 quater, lid 3, alinea 1 (Richtlijn (2003/87/EG))

3. De Commissie stelt een verordening vast met gedetailleerde bepalingen over de veiling door lidstaten van emissierechten die niet kosteloos behoeven te worden verleend uit hoofde van de leden 1 en 2. Voor alle lidstaten geldt dat het aantal in elke periode te veilen emissierechten evenredig is met het aandeel van de betreffende lidstaat in de totale aan de luchtvaart toe te schrijven emissies voor de referentie jaren, als gerapporteerd ingevolge artikel 14, lid 3, en geverifieerd ingevolge artikel 15. Voor de in artikel 3 ter, lid 1, bedoelde periode is het referentiejaar 2010; voor iedere volgende in artikel 3 ter bedoelde periode is het referentiejaar het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode waarop de veiling betrekking heeft, afloopt.

3. De Commissie stelt een verordening vast met gedetailleerde bepalingen over de veiling door lidstaten van emissierechten die niet kosteloos behoeven te worden verleend uit hoofde van de leden 1 en 2. **Deze verordening zal speciale bepalingen bevatten voor nieuwkomers.** Voor alle lidstaten geldt dat het aantal in elke periode te veilen emissierechten evenredig is met het aandeel van de betreffende lidstaat in de totale aan de luchtvaart toe te schrijven emissies voor de referentie jaren, als gerapporteerd ingevolge artikel 14, lid 3, en geverifieerd ingevolge artikel 15. Voor de in artikel 3 ter, lid 1, bedoelde periode is het referentiejaar 2010; voor iedere volgende in artikel 3 ter bedoelde periode is het referentiejaar het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode

waarop de veiling betrekking heeft, afloopt.

Amendement 16  
ARTIKEL 1, PUNT 3  
Artikel 3 quinquies, lid 1 (Richtlijn 2003/87/EG)

1. Voor iedere in artikel 3 ter bedoelde periode kan elke vliegtuigexploitant een aanvraag indienen voor een toewijzing van overeenkomstig artikel 3 quater kosteloos toe te wijzen emissierechten. Een aanvraag kan worden ingediend door aan de administrerende lidstaat geverifieerde tonkilometergegevens over te leggen over de in bijlage I vermelde luchtvaartactiviteiten die door die exploitant zijn uitgevoerd in het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode waarop de aanvraag betrekking heeft, afloopt, overeenkomstig de bijlagen IV en V. Aanvragen moeten ten minste 21 maanden voor het begin van de periode waarop de aanvraag betrekking heeft, worden ingediend.

1. Voor iedere in artikel 3 ter bedoelde periode kan elke vliegtuigexploitant een aanvraag indienen voor een toewijzing van overeenkomstig artikel 3 quater kosteloos toe te wijzen emissierechten. Een aanvraag kan worden ingediend door aan **de bevoegde autoriteit in** de administrerende lidstaat geverifieerde tonkilometergegevens over te leggen over de in bijlage I vermelde luchtvaartactiviteiten die door die exploitant zijn uitgevoerd in het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode waarop de aanvraag betrekking heeft, afloopt, overeenkomstig de bijlagen IV en V. Aanvragen moeten ten minste 21 maanden voor het begin van de periode waarop de aanvraag betrekking heeft, worden ingediend.

*Motivering*

*Dit amendement biedt de duidelijkheid dat de regeling voor alle deelnemers in een bepaalde lidstaat door dezelfde bevoegde autoriteit wordt beheerd.*

Amendement 17  
ARTIKEL 1, PUNT 3  
Artikel 3 quinquies, lid 5 (Richtlijn (2003/87/EG)

5. Voor **28 februari 2011** en voor 28 februari van ieder daaropvolgend jaar, verleent de bevoegde autoriteit van de administrerende lidstaat elke vliegtuigexploitant het aantal emissierechten dat die vliegtuigexploitant voor dat jaar is toegewezen.

5. Voor **28 februari 2012** en voor 28 februari van ieder daaropvolgend jaar, verleent de bevoegde autoriteit van de administrerende lidstaat elke vliegtuigexploitant het aantal emissierechten dat die vliegtuigexploitant voor dat jaar is toegewezen.

Amendement 18  
ARTIKEL 1, PUNT 3  
Artikel 3 quinquies, lid 5 bis (nieuw) (Richtlijn (2003/87/EG)

***5 bis. Bij fusies of overnames waarbij diverse vervoerders in een bepaalde periode***

***zijn betrokken, gaan de emissierechten die hun toegewezen zijn of die ze aangekocht hebben, op de nieuwe onderneming over.***

*Motivering*

*Gefuseerde ondernemingen moeten de hun toegewezen emissierechten kunnen behouden.*

Amendement 19

ARTIKEL 1, PUNT 10, LETTER b), PUNT ii)  
Artikel 14, lid 3 (Richtlijn (2003/87/EG))

ii) worden de woorden "van de installatie in elk kalenderjaar" vervangen door "gedurende elk kalenderjaar van de installatie, of, vanaf **1 januari 2010**, vliegtuig, die deze exploiteert,".

ii) worden de woorden "van de installatie in elk kalenderjaar" vervangen door "gedurende elk kalenderjaar van de installatie, of, vanaf **1 januari 2011**, vliegtuig, die deze exploiteert,".

Amendement 20

ARTIKEL 1, PUNT 13  
Artikel 18 bis, lid 2, letter a) (Richtlijn (2003/87/EG))

a) voor **1 februari 2009**, een lijst van vliegtuigexploitanten die op of na **1 januari 2006** een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, met vermelding van de administrerende lidstaat voor elke vliegtuigexploitant overeenkomstig lid 1; en

a) voor **1 februari 2010**, een lijst van vliegtuigexploitanten die op of na **1 januari 2008** een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, met vermelding van de administrerende lidstaat voor elke vliegtuigexploitant overeenkomstig lid 1; en

*Motivering*

*Aanpassing aan de wijziging in artikel 3, letter b), letter r) en artikel 3 ter*

Amendement 21

ARTIKEL 1, PUNT 13  
Artikel 18 bis, lid 3 (Richtlijn (2003/87/EG))

3. Voor de toepassing van lid 1 wordt onder "referentiejaar" verstaan: met betrekking tot een exploitant die na **1 januari 2006** zijn exploitatie is begonnen, het eerste kalenderjaar van die exploitatie; in alle andere gevallen, het kalenderjaar dat is ingegaan op **1 januari 2006**.

3. Voor de toepassing van lid 1 wordt onder "referentiejaar" verstaan: met betrekking tot een exploitant die na **1 januari 2008** zijn exploitatie is begonnen, het eerste kalenderjaar van die exploitatie; in alle andere gevallen, het kalenderjaar dat is ingegaan op **1 januari 2008**.

*Motivering*

*Aanpassing aan de wijziging in artikel 3, letter b), letter r) en artikel 3 ter*

Amendement 22  
ARTIKEL 1, PUNT 16  
Artikel 25 bis, alinea 1 (Richtlijn (2003/87/EG))

Wanneer een derde land maatregelen vaststelt om het klimaatveranderingseffect van vluchten **die vanuit dat land vertrekken en in de Gemeenschap aankomen**, terug te dringen, en die maatregelen ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen van deze richtlijn, wijzigt de Commissie deze richtlijn, **opdat vluchten vanuit dat land worden uitgesloten van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten, met ingang van de volgende in artikel 3 ter bedoelde periode.**

Wanneer een derde land maatregelen vaststelt om de gevolgen van het vliegverkeer voor het klimaat terug te dringen, en die maatregelen ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen van deze richtlijn, wijzigt de Commissie deze richtlijn **om dubbel telling te voorkomen en gelijke behandeling te waarborgen.**

*Motivering*

*Wanneer een derde land soortgelijke maatregelen afkondigt moet de geografische reikwijdte van het communautaire emissiehandelsstelsel rekening houden met de reikwijdte van het systeem dat door het derde land wordt ingesteld. Dubbel telling kan zich voordoen wanneer het communautaire systeem en dat van het derde land beide naar/van-vluchten omvatten.*

Amendement 23  
BIJLAGE, PUNT 1, LETTER B)  
Bijlage 1, lid 2 bis (Richtlijn 2003/87/EG)

**"Voor het jaar 2011 vallen uitsluitend vluchten die zowel vertrekken van als aankomen in een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, onder de luchtvaartactiviteit.** Met ingang van 1 januari 2012 vallen alle vluchten die aankomen in of vertrekken van een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, **daaronder.**";

Met ingang van 1 januari 2012 vallen alle vluchten die aankomen in of vertrekken van een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, onder **de luchtvaartactiviteit.**

*Motivering*

*Om eerlijke concurrentieverhoudingen te waarborgen moeten internationale vluchten van aanvang af worden opgenomen.*

Amendement 24  
BIJLAGE, PUNT 1, LETTER C)  
Bijlage I, lid 2, tabel, letter a) (Richtlijn (2003/87/EG))

**a) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor het vervoer op een officiële dienstreis van een regerend vorst en zijn directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers, wanneer dit wordt bevestigd door een overeenkomstige statusindicator in het vluchtplan;**

**Schrappen.**

*Motivering*

*De overheidssector moet een positief voorbeeld geven en de verwachtingen van het publiek niet teleurstellen. Sommige regeringen hebben al een vrijwillige bijdrage ingevoerd ter compensatie van de uitstoot van broeikasgassen als gevolg van regeringsvluchten.*

Amendement 25

BIJLAGE, PUNT 2, LETTER (B)

Bijlage IV, deel B, onder subtitel 'Bewaking van de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 quinquies', paragraaf 1 (Richtlijn 2003/87/EG)

Voor het aanvragen van een toewijzing van emissierechten overeenkomstig artikel 3 quinquies, lid 1, wordt de omvang van de luchtvaartactiviteit in tonkilometers berekend met behulp van de volgende formule:

Tonkilometers = afstand x vracht

waarbij:

"afstand": de **orthodromische afstand** tussen de luchthaven van vertrek en de luchthaven van aankomst; en

"vracht": de totale massa aan vracht, post en passagiers die wordt vervoerd.

Voor het aanvragen van een toewijzing van emissierechten overeenkomstig artikel 3 quinquies, lid 1, wordt de omvang van de luchtvaartactiviteit in tonkilometers berekend met behulp van de volgende formule:

Tonkilometers = afstand x vracht

waarbij:

"afstand": de **gebruikelijke vliegroute** tussen de luchthaven van vertrek en de luchthaven van aankomst; en

"vracht": de totale massa aan vracht, post en passagiers die wordt vervoerd.

*Motivering*

*De norm heeft betrekking op de orthodromische afstand als de kortste afstand tussen twee punten op het aardoppervlak. De feitelijke vluchtroutes wijken daarvan soms aanmerkelijk af, als gevolg van congestie en beperkingen voor het binnenvliegen van een luchtruim. De luchtvaartexploitanten hebben hierover geen zeggenschap en mogen niet verantwoordelijk worden gesteld voor extra emissies door omstandigheden die zij niet kunnen beïnvloeden.*

Amendement 26

BIJLAGE, PUNT 2, LETTER B)

Bijlage IV, deel B, onder subtitel 'Bewaking van de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 quinquies', alinea's 3 en 4 (nieuw) (Richtlijn 2003/87/EG)

***De activiteit in tonkilometers wordt pro rata***

***aangepast indien een dienst tussen twee luchthavens begint in de loop van het jaar waarvoor de berekening geldt.***

***Er worden geen gegevens over de activiteit verstrekt indien een dienst tussen twee luchthavens wordt opgeheven in de loop van het jaar waarvoor de berekening geldt.***

*Motivering*

*Aangezien deze gegevens twee jaar voor de feitelijke toewijzing voor een bepaald tijdvak moeten worden verstrekt, is het van belang dat bij de aanvraag van rechten naar behoren rekening wordt gehouden met nieuwe diensten die in dat jaar worden begonnen en beëindigd.*

Amendement 27

BIJLAGE, PUNT 3, LETTER B)

Bijlage V, deel B, punt 14, letter b) bis (nieuw) (Richtlijn (2003/87/EG)

***b bis) De Europese instellingen en de lidstaten zien erop toe dat de methoden die door de controle instanties moeten worden toegepast, voor de tenuitvoerlegging van de richtlijn worden geharmoniseerd en in de praktijk op dezelfde manier worden toegepast.***

*Motivering*

*De werkzaamheden van de nationale controle instanties dienen uniform te worden uitgevoerd om concurrentievervalsing tussen de luchtvaartmaatschappijen te voorkomen.*

Amendement 28

BIJLAGE, PUNT 3, LETTER B)

Bijlage V, deel B, punt 16 bis (nieuw) (Richtlijn 2003/87/EG)

***(16 bis) De Europese instellingen en de lidstaten zien erop toe dat de methoden die door de controle instanties moeten worden toegepast, voor de tenuitvoerlegging van de richtlijn worden geharmoniseerd en in de praktijk op dezelfde manier worden toegepast.***

*Motivering*

*De werkzaamheden van de nationale controle instanties dienen uniform te worden uitgevoerd om concurrentievervalsing tussen de luchtvaartmaatschappijen te voorkomen.*

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Wijziging richtlijn 2003/87/EG ter integratie van de luchtvaartactiviteiten in de communautaire regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD)
<b>Commissie ten principale</b>	ENVI
<b>Advies uitgebracht door</b> Datum bekendmaking	ITRE 1.2.2007
<b>Rapporteur voor advies</b> Datum benoeming	Silvia Ciornei 12.4.2007
<b>Behandeling in de commissie</b>	25.6.2007
<b>Datum goedkeuring</b>	13.9.2007
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: 26 -: 16 0: 2
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Šarūnas Birutis, Jan Březina, Philippe Busquin, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Silvia Ciornei, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Romano Maria La Russa, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras, Dominique Vlasto
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Alexander Alvaro, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Joan Calabuig Rull, Manuel António dos Santos, Neena Gill, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Vittorio Prodi, Bernhard Rapkay, Esko Seppänen, Peter Skinner, Silvia-Adriana Țicău
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)</b>	Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Hans-Peter Mayer, Sepp Kustatscher, Thomas Mann