

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Commissie vervoer en toerisme

2006/0304(COD)

21.9.2007

ADVIES

van de Commissie vervoer en toerisme

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(*): Georg Jarzembowski

(*) Medeverantwoordelijke commissies- Artikel 47 van het Reglement

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

I. Samenvatting van het Commissievoorstel

De voornaamste elementen van het Commissievoorstel zijn:

- alle vluchten tussen luchthavens in de Gemeenschap moeten vanaf het jaar 2011 in het bestaande emissiehandelssysteem van de Gemeenschap worden geïntegreerd, en vanaf 2012 ook de vluchten uit derde landen die vanaf een luchthaven in de Gemeenschap vertrekken of daar landen;
- het totale volume van de emissierechten dient op basis van de "historische luchtvaartemissies" in de jaren 2004 t/m 2006 te worden vastgesteld;
- in het begin wordt het grootste deel van het totale volume volgens tonkilometergegevens gratis toegewezen, het overige deel wordt geveild volgens een nog te bepalen procedure;
- van de opname in de emissierechtenhandel worden o.a. uitgezonderd: vluchten van regeringstoestellen, militaire vluchten en vluchten van douane en politie.

II. Openbare hoorzitting in de Commissie vervoer en toerisme

Op 27 juni 2007 heeft een openbare hoorzitting plaatsgevonden met de volgende deskundigen:

- Mevrouw Marianne Klingbeil, directoraat-generaal Milieu van de Europese Commissie
- De heer Ulrich Schulte-Strathaus, Vereniging van Europese luchtvaartmaatschappijen
- De heer Andrew B. Steinberg, VS-staatssecretaris van Verkeer voor luchtvaart en internationale betrekkingen,
- De heer François Gayet, Europese luchtvaart- en defensievereniging,
- De heer Dieter Kaden, Duitse luchtverkeersleiding,
- De heer Sven Harmeling, Germanwatch,
- De heer Mike Ambrose, directeur-generaal van de Vereniging van Europese regionale luchtvaartmaatschappijen, die een nieuwe effectbeoordelingsonderzoek presenteert.

III. Advies van uw rapporteur

Uw rapporteur stelt 40 amendementen voor die zijn voortgekomen uit de openbare hoorzitting en uit gesprekken met andere deskundigen uit de sector. In dit kader wordt eveneens rekening gehouden met het voorgestelde effectbeoordelingsonderzoek, waarin op indrukwekkende wijze wordt aangetoond dat de gevolgen van invoering van handel in emissierechten voor de luchtvaart, die uit het Commissievoorstel zou voortvloeien, voor de luchtvaartondernemingen en in laatste instantie voor de consument een aanzienlijke belasting zouden betekenen. Voorts zij er nogmaals op gewezen dat de totale uitstoot door de luchtvaart ten hoogste 3% van de totale CO₂-uitstoot vormt.

Als rapporteur voor het advies van de Commissie vervoer en toerisme ben ik uitgegaan van de volgende twee hoofdoverwegingen:

- a. het Europees Parlement erkent in zijn resolutie van 4 juli 2006 in beginsel "dat de

emissiehandel een rol kan spelen als onderdeel van een alomvattend pakket maatregelen om de invloed van de luchtvaart op het klimaat aan te pakken, op voorwaarde dat het een goed doordacht systeem is",
alsmede

b. de opneming van de luchtvaart in de handel in emissierechten moet zodanig worden opgezet dat hij verenigbaar is met de strategie van Lissabon van de Europese Unie, en voorts met de doelen van het Europese milieubeleid en het duurzame Europese beleid inzake verkeer en toerisme.

Dit is aanleiding tot onderstaande fundamentele wijzigingen:

1. Toepassingsgebied

Zoals het Parlement reeds in 2006 terecht heeft besloten, moet de opneming van de luchtvaart in de emissiehandel tegelijkertijd worden ingevoerd voor vluchten binnen de Gemeenschap en voor vluchten van of naar een derde land, o.m. om mededingingsvervalsingen tussen de luchtvaartmaatschappijen en luchthavens te voorkomen.

Als tijdstip stelt uw rapporteur voor advies 1 januari 2012 voor, daar dit tijdstip ten eerste gericht is op de periode na Kyoto en ten tweede de lidstaten, derde landen en de luchtvaartmaatschappijen de tijd gunt die zij nodig hebben om zich naar behoren voor te bereiden.

Overigens wijst uw rapporteur voor advies 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, ongeacht de bekendmakingen van derde landen, met de name de VS.

2. Vaststelling van het totale volume van de te vergeven emissierechten

Uw rapporteur voor advies is het eens met de redenering van de Europese Commissie dat aan de vaststelling van het totale volume van de te vergeven emissierechten voor de luchtvaartondernemingen de eerste keer geen kosten verbonden moeten zijn. Het ligt dan ook voor de hand als berekeningsgrondslag de periode 2007 tot 2009 na te streven daar deze dichterbij ligt, en voor 2012 110% van het totaal aan uitstoot door de luchtvaart in het verleden.

3. Methode voor toewijzing van emissierechten

Aangezien de toewijzing van emissierechten aan de huidige luchtvaartondernemingen de eerste keer gratis is, hoeft slechts te worden toegezien op veiling van 20% van de rechten ten behoeve van nieuwe luchtvaartmaatschappijen.

Overigens moet de toewijzing van rechten plaatsvinden aan de hand van vliegtuigvermogen ("Available Tonne Kilometre - ATK") en niet aan de hand van de concrete aantallen door het vliegtuig vervoerde passagiers en de hoeveelheden vracht ("Revenue Tonne Kilometre - RTK"). De Europese Unie heeft namelijk met name als fundamenteel doel de territoriale samenhang in de Unie te handhaven en uit te bouwen. Alleen via berekening aan de hand van

vliegtuigvermogen kan het risico worden uitgesloten dat lijnvluchten - ook met niet volledig bezette toestellen - naar afgelegen, eiland- en ultraperifere regio's buitensporig belast worden en dat de korte- en middellangeafstandsvluchten in de Unie buitensporig in prijs stijgen.

AMENDEMENTEN

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

Tekst van de Commissie¹

Amendementen van het Parlement

Amendement 1 OVERWEGING 8 BIS (nieuw)

(8bis) niet alleen via de handel in emissierechten kan de uitworp door de luchtvaart aanzienlijk worden beperkt, maar eveneens door middel van technologische en operationele optimalisatie en ontwikkelingen met name tijdens de vluchtbewegingen en op de luchthavens; deze mogelijkheden moeten sterker dan in het verleden worden gestimuleerd,

Motivering

Een begrijpelijke en geloofwaardige strategie voor vermindering van de uitworp moet niet alleen betrekking hebben op de handel in emissierechten, maar ook alle technologische en operationele alternatieven omvatten, te meer daar deze grotere mogelijkheden tot beperking bieden.

Amendement 2 OVERWEGING 8 TER (nieuw)

(8 ter) De ontwikkeling van onderzoek en technologie is de sleutel tot innovatie en verbetering van resultaten. De Gemeenschap moet krachtige steun blijven

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

verlenen aan de activiteiten van de Adviesraad voor luchtvaartonderzoek in Europa (ACARE) en meer in het bijzonder aan de strategische onderzoeksagenda van de ACARE, die voor 2020 voorziet in doelen voor de beperking van de emissie van koolstofdioxide met 50% per passagierskilometer en in een vermindering van de stikstofdioxide-uitstoot met 80%.

Motivering

Een verantwoord klimaatveranderingsbeleid op het gebied van de luchtvaart zou niet alleen maar economische instrumenten moeten omvatten. Tal van bestaande instrumenten worden nu al gebruikt om de milieueffecten van de luchtvaart te temperen, zodat zij minder aan de klimaatverandering helpt bijdragen. Een goed opgezet en correct toegepast emissiehandelssysteem kan het brede scala aan effectieve, reeds bestaande instrumenten die al zijn uitgetoet en getest nog verder aanvullen. De Commissie heeft het weliswaar over een "alomvattend pakket maatregelen", maar geeft niet aan uit welke andere elementen dat pakket nog dient te bestaan.

Amendement 3

OVERWEGING 8 QUATER (nieuw)

(8 quater) Door een efficiënter luchtverkeersbeheer (ATM) kan het brandstofverbruik met wel 12% worden verlaagd en kan zo een bijdrage worden geleverd aan de vermindering van de CO₂-emissies. Ook het gemeenschappelijk Europees luchtruim en het SESAR-project zouden zo spoedig en doelmatig mogelijk concreet gestalte moeten krijgen. Vooral de instellingen van de Gemeenschap en de lidstaten dienen - in nauwe samenwerking met de betrokken gebruikers van het luchtruim - een rol te vervullen bij de spoedige en definitieve instelling van functionele luchtruimblokken, alsook aan de totstandbrenging van flexibel geconcipeerde luchtruimblokken en bij een flexibel gebruik van het luchtruim. In dit opzicht moet steun worden verleend aan het AIRE-initiatief (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions), waarover een akkoord is bereikt tussen de EU en de Amerikaanse Federale

Luchtvaartautoriteit.

Motivering

Het betrekken van de luchtvaart bij het emissiehandelssysteem past in het bredere kader van het Europees beleid tot vermindering van de CO₂-uitstoot in het algemeen, en in de luchtvaart in het bijzonder. Bij wijze van aanvulling op dit initiatief om de luchtvaart bij het emissiehandelssysteem te betrekken, moet tevens worden gedacht aan het technologisch "Clean Sky"-initiatief en aan de instelling van een gemeenschappelijk Europees luchtruim, waarbij het luchtverkeersbeheer met name dankzij het SESAR-project kan worden verbeterd. Daarnaast zijn wij ook positief gestemd over het AIRE-initiatief, waarvan de voordelen in termen van CO₂-uitstoot het kader van de EU te buiten gaan, aangezien het gaat om een gezamenlijk initiatief met de Verenigde Staten.

Amendement 4

OVERWEGING 8 QUINQUIES (nieuw)

(8 quinquies) onderzoek en techniek openen de mogelijkheid van innovatie en de verwezenlijking van verdere beperkingen van de uitstoot door de luchtvaart. De producenten van vliegtuigen en van brandstoffen wordt verzocht in hun eigen sector te zoeken naar wijzigingen die de gevolgen van het luchtverkeer voor het klimaat eveneens aanzienlijk kunnen beperken, en deze toe te passen. De instellingen van de Gemeenschap moeten het in het zevende kaderprogramma voor onderzoek (KP7) op gang gebrachte gezamenlijke technologie-initiatief (JTI) "Clean Sky" blijven steunen dat erop gericht is de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu ingrijpend te beperken.

Motivering

Eveneens door veranderingen in de vliegtuigbouw - bijvoorbeeld bij de materialen - en bij de constructie van de motoren, alsmede door het gebruik van alternatieve brandstoffen kunnen ingrijpende uitstootbeperkingen worden bereikt.

Amendement 5

OVERWEGING 9 BIS (nieuw)

(9bis) de handel in emissierechten kan

vanuit iedere optiek worden beschouwd als het meest geschikte middel om de gevolgen van de luchtvaart voor het klimaat te beperken. Als dit instrument wordt gebruikt, wordt de invoering van andere instrumenten zoals heffingen en belastingen overbodig, te meer daar de milieugevolgen daarvan niet kunnen worden aangetoond, terwijl de economische gevolgen in hoge mate ongunstig zijn.

Motivering

Via deze beoordeling van de handel in emissierechten als het meest adequate middel sluiten de Europese instellingen zich eveneens aan bij de analyse van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Amendement 6 OVERWEGING 9 TER (nieuw)

(9 ter) Na de goedkeuring van deze richtlijn dient de Commissie toezicht te houden op de resultaten die de luchtvaartindustrie bereikt bij de beperking van de weerslag die zij heeft op het klimaat. Indien de integratie van de luchtactiviteiten in het communautaire emissiehandelssysteem niet blijkt te volstaan om de nog steeds opwaartse ontwikkeling van emissies te keren, zou de Commissie aanvullende maatregelen moeten voorstellen als onderdeel van een globaal pakket ter bestrijding van het klimaat-effect van de luchtvaart.

Motivering

Het voorstel om de luchtvaartactiviteiten in het emissiehandelssysteem van de Europese Unie te integreren heeft ten doel het klimaat-effect van deze sector te verminderen. De verrichte effectevaluaties laten zien dat de aan de luchtvaart toe te schrijven emissies nog verder zullen toenemen. Zoals de Commissie in haar voorstel constateert, "bestaat het risico dat het groeiende aandeel van de Gemeenschap in de internationale luchtvaart tegen 2012 meer dan een kwart van de milieuwinst teniet doet van de verminderingen waar de Gemeenschap zich uit hoofde van het Protocol van Kyoto toe verplicht heeft". Gezien een en ander zou de Commissie toezicht moeten houden op de resultaten die met dit voorstel worden bereikt bij de ombuiging van deze trend.

Amendement 7
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 klimaat­effect 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. Indien een derde land ter vermindering van het klimaat­effect van vluchten vanuit dat land naar een luchthaven van de Gemeenschap maatregelen treft die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen van deze richtlijn, *wordt* de werkingssfeer van de Gemeenschapsregeling zodanig gewijzigd dat *de* vluchten vanuit dat land buiten de regeling vallen, *mits gelijke behandeling van Europese luchtvaartmaatschappijen en de luchtvaartmaatschappijen van het derde land in kwestie gewaarborgd is.*

Motivering

Het Europees Parlement heeft in 2006 besloten dat het stelsel van handel in emissierechten op gelijke wijze moet worden ingevoerd voor Europese en niet-Europese luchtvaartmaatschappijen. Deze datum moet worden bepaald op 2012, waardoor een soepele invoering in de EU mogelijk wordt en er een gerede kans bestaat dat derde landen tegen die tijd gelijkwaardige systemen kunnen invoeren. Dientengevolge moet het toepassingsgebied van het Gemeenschapsstelsel worden gewijzigd. Er moet rekening worden gehouden met de besluiten die de ICAO op haar conferentie in september 2007 waarschijnlijk gaat nemen.

Amendement 8
OVERWEGING 12

(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

(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 *alle emissies van een sector* momenteel groter is dan het effect van zijn kooldioxide-uitstoot alleen; *het panel heeft aanbevolen geen bepaalde*

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 stikstofdioxide zal aan de orde komen in andere wetgeving die door de Commissie zal worden voorgesteld.

factor te gebruiken om deze effecten te kwantificeren. 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 stikstofdioxide zal aan de orde komen in andere wetgeving die door de Commissie zal worden voorgesteld.

Motivering

De luchtvaart moet worden behandeld zoals alle andere sectoren: derhalve moet ook rekening worden gehouden met het laatste rapport van het IPCC over 2007.

Amendement 9 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** vliegtuigexploitanten die hun vluchten staken, moeten emissierechten **verleend worden tot het einde van de periode waarvoor de kosteloze emissierechten al zijn toegewezen**.

(13) Om concurrentievervalsingen te vermijden moet een geharmoniseerde toewijzingsmethode worden uitgewerkt, **waarbij met name het percentage emissierechten dat kosteloos wordt toegekend, het percentage dat moet worden geveild en het percentage dat als reserve moet worden aangehouden, dienen te worden vastgesteld**. Om te zorgen dat nieuwe vliegtuigexploitanten tot de markt kunnen toetreden, zal een deel van de emissierechten **niet** worden **toegewezen, maar** in overeenstemming met de door de Commissie uit te werken regels **als reserve worden aangehouden**.

Vliegtuigexploitanten die hun vluchten **vóór het einde van de periode waarvoor de kosteloze emissierechten al zijn toegewezen** staken, moeten **hun ongebruikte emissierechten inleveren, en deze worden eveneens als reserve aangehouden.**

Motivering

Nauwkeuriger formulering. De begrippen "veiling" en "reserve" worden hier alvast geïntroduceerd, zodat in latere overwegingen duidelijker is waar het om gaat. Het in reserve houden van emissierechten is in tal van lidstaten overigens reeds gebruikelijk, en er is dus ook geen reden waarom het begrip niet in de luchtvaart zou kunnen worden gebruikt. Onbenutte rechten van vliegtuigexploitanten die hun activiteiten staken, kunnen eveneens worden gebruikt om nieuwkomers toegang tot de markt te verschaffen.

Amendement 10 OVERWEGING 13 BIS (nieuw)

(13 bis) De bijdrage van de luchtvaartsector tot de totale vermindering van de CO₂-uitstoot in de wereld vereist een soortgelijke inspanning als die welke van andere vergelijkbare sectoren in de lidstaten wordt verlangd. Voor elke verbintenisperiode waarin de luchtvaart in de regeling van de Unie is opgenomen en naargelang van de referentieperiode die voor de luchtvaart in de bewuste verbintenisperiode wordt gehanteerd, dient de voor de luchtvaart geldende doelstelling te worden vastgesteld op grond van de inspanningen die gemiddeld van alle overige sectoren met stationaire bronnen in iedere lidstaat worden verlangd.

Motivering

De inspanning die van elke sector wordt verlangd, dient te zijn afgemeten aan de verhouding tussen de behoeften van die sector gedurende de verbintenisperiode en de daarvoor gedefinieerde doelstelling. Zij wordt niet uitgedrukt in het door die sector op een willekeurig moment bereikte niveau. De voor de luchtvaart geldende doelstelling dient zich te situeren op het gemiddelde van de doelstellingen voor alle sectoren in alle lidstaten en de waarde ervan hangt af van de voor de bewuste verbintenisperiode gekozen referentiewaarde. Derhalve dienen de ter vaststelling van de geldende pafonds te definiëren percentages voor elke verbintenisperiode te worden herzien.

Amendement 11
OVERWEGING 18

(18) *De Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol) zou over gegevens* kunnen beschikken die lidstaten of de Commissie van pas kunnen komen bij het nakomen van hun verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn.

(18) *Gespecialiseerde organisaties* kunnen *eventueel over luchtverkeersgegevens* beschikken die *de* lidstaten of de Commissie van pas kunnen komen bij het nakomen van hun verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn.

Motivering

Eurocontrol is een van de organisaties die de lidstaten eventueel verkeersgegevens kunnen verstrekken, maar het is niet de enige: ook de burgerluchtvaartautoriteiten ontvangen bv. verkeersgegevens van luchthavens en geven deze door aan de ICAO. Geen enkele organisatie kan een staat van zijn verplichtingen ontheffen. Behalve vliegtuigexploitanten is er geen enkele andere instantie die over informatie inzake emissies beschikt.

Amendement 12
OVERWEGING 21

(21) De Commissie dient met name te worden gemachtigd om maatregelen vast te stellen voor de veiling van emissierechten die niet per se kosteloos behoeven te worden verleend, en om wijzigingen aan te brengen in de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten, in gevallen waar een derde land maatregelen invoert om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terug te dringen. Aangezien het maatregelen van algemene strekking betreft, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen en deze richtlijn aan te vullen door toevoeging of wijziging van nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten deze worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.

(21) De Commissie dient met name te worden gemachtigd om maatregelen vast te stellen voor de veiling van emissierechten die niet kosteloos behoeven te worden verleend, **om regels vast te stellen voor de toewijzing aan nieuwe vliegtuigexploitanten van emissierechten uit de Europese reserve en** om wijzigingen aan te brengen in de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten, in gevallen waar een derde land maatregelen invoert om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terug te dringen. Aangezien het maatregelen van algemene strekking betreft, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen en deze richtlijn aan te vullen door toevoeging of wijziging van nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten deze worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.

Motivering

Nauwkeuriger formulering, die beter strookt met het amendement op overweging 13.

Amendement 13
ARTIKEL 1, PUNT 2, LETTER B)
Artikel 3, letter o) (Richtlijn 2003/87/EG)

"o) "vliegtuigexploitant": persoon die een luchtvaartuig **exploiteert** op het moment dat dit een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit uitoefent of, wanneer de **exploitant** niet bekend is **of niet is geïdentificeerd door de eigenaar van het vliegtuig**, de eigenaar van het vliegtuig;

"o) "vliegtuigexploitant": persoon **of entiteit** die **aan de hand van zijn/haar ICAO-code kan worden geïdentificeerd als de exploitant van een vliegtuig** op het moment dat dit een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit uitoefent of, wanneer de **ICAO-code** niet bekend is, **de houder van een bewijs luchtvaartexploitant (AOC)**, of de eigenaar van het vliegtuig;

Motivering

De exploitant van een vliegtuig kan op zich niet als een bepaalde persoon of entiteit worden geïdentificeerd.

Amendement 14
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 **2007, 2008 en 2009** door vliegtuigen die in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten uitoefenen."

Motivering

Als referentieperiode moeten de jaren 2007 tot 2009 worden gekozen, ten eerste om voor de invoering van de handel in emissierechten een realistische, dicht bij het tijdstip van invoering liggende basis te hebben met name voor de nieuwe lidstaten van de EU, en ten tweede met het oog op geharmoniseerde en controleerbare fundamentele gegevens.

Amendement 15
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

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 **110%** van de som van de historische luchtvaartemissies

voor elk jaar.

voor elk jaar.

Motivering

Via het hogere percentage in lid 1 moet zonder dat er extra kosten ontstaan een bescheiden groei van de luchtvaart mogelijk worden gemaakt die ten goede komt aan de mobiliteit van de burgers, het vervoer van goederen en het toerisme.

Amendement 16

ARTIKEL 1, PUNT 3

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

2. Voor de in artikel 11, lid 2, bedoelde periode, die ingaat op 1 januari 2013, is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan **100%** van de historische luchtvaartemissies vermenigvuldigd met het aantal jaren in de periode.

2. Voor de in artikel 11, lid 2, bedoelde periode, die ingaat op 1 januari 2013 **en voor iedere volgende periode**, is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan **110%** van de historische luchtvaartemissies vermenigvuldigd met het aantal jaren in de periode.

Motivering

Via het hogere percentage in lid 2 moet zonder dat er extra kosten ontstaan een bescheiden groei van de luchtvaart mogelijk worden gemaakt die ten goede komt aan de mobiliteit van de burgers, het vervoer van goederen en het toerisme.

Amendement 17

ARTIKEL 1, PUNT 3

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

3 bis. Voor de in artikel 11, lid 2 bedoelde periode en in elke daaropvolgende periode wordt een reserve gevormd om nieuwkomers op de markt toegang tot emissierechten te verschaffen. De omvang van deze reserve dient zich te richten naar het te verwachten aantal nieuwe vliegtuigexploitanten en het verwachte aantal tonkilometer, te vermenigvuldigen met de referentiepunten en met het aantal door de bewuste periode bestreken jaren.

Motivering

Om nieuw ontstane capaciteit en capaciteitsuitbreidingen bij bestaande luchtvaartmaatschappijen te kunnen opvangen, moet er vooraf in EU-verband een bepaalde reserve worden ingelegd.

Amendement 18
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 **20%** van de rechten geveild. ***De resterende rechten worden kosteloos toegewezen.***

Motivering

Het percentage te veilen rechten moet voor alle betrokkenen vooraf duidelijk worden gedefinieerd. Aangezien het de bedoeling is door middel van het veilen van rechten hoofdzakelijk de toegang tot de markt van nieuwe vliegtuigexploitanten te vergemakkelijken, moet het percentage worden bepaald op 20.

Amendement 19
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 te veilen percentage kan tijdens de algehele evaluatie van deze richtlijn worden gewijzigd, maar dit is niet absoluut noodzakelijk.

Amendement 20
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.

Motivering

Zie motivering bij de amendementen op artikel 3 quater, leden 1 en 2.

Amendement 21

ARTIKEL 1, PUNT 3

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

3 bis. De regeling bevat tevens een aantal gedetailleerde bepalingen voor het aanleggen van een Europese emissierechtenreserve. Het percentage emissierechten dat per periode ten behoeve van potentiële nieuwe vliegtuigexploitanten als reserve moet worden aangehouden, wordt door de Commissie vastgesteld onder inachtneming van de marktprognoses die door de bevoegde instanties zijn opgemaakt.

Motivering

Conform de wijziging die bij amendement in overweging 13 en elders in de tekst is aangebracht.

Amendement 22

ARTIKEL 1, PUNT 3

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

4. De opbrengsten van de veiling van emissierechten overeenkomstig lid 3 worden gebruikt voor de beperking van de uitstoot van broeikasgassen, **de aanpassing aan de effecten van de klimaatverandering, de financiering van onderzoek en ontwikkeling op het vlak van vermindering en aanpassing, en de dekking van de kosten voor de administrerende lidstaat met betrekking tot deze richtlijn. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van maatregelen die uit hoofde van dit lid worden genomen.**

4. De opbrengsten van de veiling van emissierechten overeenkomstig lid 3 worden **via de instelling van een nieuwe EU-begrotingslijn specifiek** gebruikt voor de **financiering van onderzoek en ontwikkeling, ter** beperking van de uitstoot van broeikasgassen **en om de negatieve effecten van de klimaatverandering tegen te gaan, waarbij met name het accent moet komen te liggen op die delen van de wereld die het meest te lijden hebben van de opwarming van de aarde, vooral in Afrika en meer in het algemeen in de minder ontwikkelde landen.**

Motivering

De opbrengsten van veilingen moeten zoveel mogelijk worden gebruikt om CO₂-emissies te beperken en vooral om de negatieve gevolgen daarvan voor die delen van de wereld die hierdoor het zwaarst worden getroffen te helpen bestrijden.

Amendement 23

ARTIKEL 1, PUNT 3

Artikel 3 quinquies, lid 3, letter c bis) (Richtlijn 2003/87/EG)

c bis) het per periode voor de vorming van een Europese reserve voor nieuwe vliegtuigexploitanten toe te wijzen percentage rechten, als bedoeld in artikel 3 ter.

Motivering

Conform de wijziging die bij amendement in overweging 13 en elders in de tekst is aangebracht.

Amendement 24

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

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.

voor dat jaar is toegewezen.

Motivering

Aanpassing aan de wijziging in artikel 3 ter.

Amendement 25
ARTIKEL 1, PUNT 6
Artikel 11 bis, lid 1 bis, alinea 1 (Richtlijn 2003/87/EG)

"1a. Krachtens lid 3 bieden de lidstaten, gedurende iedere in artikel 3 ter bedoelde periode, elke vliegtuigexploitant de mogelijkheid om gecertificeerde emissiereducties en emissiereductie-eenheden uit projectactiviteiten te gebruiken tot een percentage van het aantal emissierechten dat ingevolge artikel 12, lid 2 bis, moet worden ingeleverd, waarbij dit percentage het gemiddelde is van de percentages die de lidstaten overeenkomstig lid 1 voor de periode hebben gespecificeerd.

"1bis. Krachtens lid 3 bieden de lidstaten, gedurende iedere in artikel 3 ter bedoelde periode, elke vliegtuigexploitant de mogelijkheid om gecertificeerde emissiereducties en emissiereductie-eenheden uit projectactiviteiten te gebruiken tot een percentage van het aantal emissierechten dat ingevolge artikel 12, lid 2 bis, moet worden ingeleverd, waarbij dit percentage **twee maal** het gemiddelde is van de percentages die de lidstaten overeenkomstig lid 1 voor de periode hebben gespecificeerd.

Motivering

Aanpassing aan de specifieke eigenschappen van de luchtvaart

Amendement 26
ARTIKEL 1, PUNT 10
Artikel 14, lid 3, punt (ii) (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,".

Motivering

Aanpassing aan de wijziging in artikel 3 ter.

Amendement 27
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), punt r) en artikel 3 ter

Amendement 28
ARTIKEL 1, PUNT 13
Artikel 18 ter (Richtlijn 2003/87/EG)

Voor de uitvoering van haar verplichtingen krachtens artikel 3 ter, lid 4, en artikel 18 bis, kan de Commissie verzoeken om bijstand van Eurocontrol en **kan zij daartoe de nodige overeenkomsten sluiten met die organisatie.**

Voor de uitvoering van haar verplichtingen krachtens artikel 3 ter, lid 4, en artikel 18 bis, kan de Commissie verzoeken om bijstand van Eurocontrol en **wijst zij een neutrale organisatie aan waaraan luchtvaartmaatschappijen hun gegevens rechtstreeks kunnen overleggen.**

Motivering

Luchtvaartmaatschappijen geven er waarschijnlijk de voorkeur aan vlucht- en verbruiksgegevens zelf aan te leveren. Hulp van de zijde van Eurocontrol zou hierbij wellicht goed van pas kunnen komen.

Amendement 29
ARTIKEL 1, PUNT 16
Artikel 25 bis, alinea 1, zin 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**

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.**

**genoemde luchtvaartactiviteiten, met
ingang van de volgende in artikel 3 ter
bedoelde periode.**

Motivering

Als derde landen gelijkwaardige stelsels invoeren, moet in het kader van de aanpassing van de richtlijn dubbele belasting worden voorkomen.

Amendement 30
BIJLAGE, PUNT 1, LETTER B)
Bijlage I, alinea 2 bis (nieuw) (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, daaronder, **met uitzondering van vluchten tussen een ultraperifeer gebied en continentaal Europa. Met het oog op gelijke behandeling geldt deze regeling uitsluitend voor luchtvaartexploitanten uit de EU indien eveneens hij geldt voor luchtvaartexploitanten uit derde landen die in het geografische gebied in kwestie luchtvervoersdiensten uitvoeren.**

Motivering

Het Europees Parlement heeft reeds in 2006 met grote meerderheid besloten dat het stelsel van handel in emissierechten op dezelfde datum moet worden ingevoerd voor Europese luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, o.m. om mededingingsvervalsingen tussen luchtvaartondernemingen en luchthavens te voorkomen. Deze datum moet worden bepaald op 2012, waardoor voor alle betrokkenen in de Europese Unie een soepele invoering mogelijk wordt -met name in de nieuwe lidstaten - en er een gerede kans bestaat dat derde landen tegen die tijd gelijkwaardige systemen kunnen invoeren.

Amendement 31
BIJLAGE, PUNT 1, LETTER C)
Bijlage I, alinea 2, tabel – nieuwe categorie a) (Richtlijn 2003/87/EG)

**a) vluchten die uitsluitend worden
uitgevoerd voor het vervoer op een officiële
dienstreis van een regerend vorst en zijn**

schrappen

directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers, wanneer dit wordt bevestigd door een overeenkomstige statusindicator in het vluchtplan;

Motivering

Er is geen enkele aanleiding voor speciale behandeling van vluchten van staatshoofden en regeringsleiders.

Amendement 32
BIJLAGE, PUNT 1, LETTER C)
Bijlage I, alinea 2 ter, tabel, letter b) (Richtlijn 2003/87/EG)

b) militaire vluchten die worden uitgevoerd door militaire luchtvaartuigen en douane- en politievluchten en opsporings- en reddingsvluchten waarvoor toestemming is verleend door de ter zake bevoegde autoriteit;

b) vliegtuigen die worden gebruikt voor militaire, douane- en politieke diensten, bij opsporings- en reddingsdiensten en voor medische hulp en rampenbestrijding waarvoor toestemming is verleend door de ter zake bevoegde autoriteit;

Motivering

Aldus kan worden gegarandeerd dat de speciale regeling ook geldt voor vliegtuigen die worden afgehuurd voor militair gebruik of om te worden ingezet bij rampenbestrijding.

Amendement 33
BIJLAGE, PUNT 1, LETTER C)
Bijlage I, alinea 2 ter, tabel, letter c) (Richtlijn 2003/87/EG)

c) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd volgens zichtvliegvoorschriften als bedoeld in bijlage 2 bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944;

schrappen

Motivering

Toepassing van de speciale regeling op vluchten die worden uitgevoerd volgens zichtvliegvoorschriften zou ertoe kunnen leiden dat dit soort vluchten wordt aangemoedigd, hetgeen de veiligheid in de luchtvaart niet ten goede zou komen. De nu geldende uitzonderingsregeling voor lichte vliegtuigen strekt zich reeds uit tot de meeste volgens zichtvliegvoorschriften uitgevoerde vluchten.

Amendement 34

BIJLAGE, PUNT 1, LETTER C)
Bijlage I, alinea 2, tabel – nieuwe categorie e) (Richtlijn 2003/87/EG)

e) lesvluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel het behalen van een vliegbrevet, of van een bevoegdverklaring in het geval van cockpitpersoneel, wanneer dit wordt bevestigd door een overeenkomstige opmerking in het vluchtplan, met uitzondering van vluchten die dienen voor het vervoer van passagiers en/of lading **en van veerdienstvluchten en positioneringsvluchten**;

e) lesvluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel het behalen van een vliegbrevet, of van een bevoegdverklaring in het geval van cockpitpersoneel, wanneer dit wordt bevestigd door een overeenkomstige opmerking in het vluchtplan, met uitzondering van vluchten die dienen voor het vervoer van passagiers en/of lading;

Motivering

Veerdienstvluchten en positioneringsvluchten moeten worden gelijkgesteld aan lesvluchten.

Amendement 35
BIJLAGE, PUNT 1, LETTER C)
Bijlage I, alinea 2, tabel – nieuwe categorie f) (Richtlijn 2003/87/EG)

f) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel het controleren **of** testen van apparatuur die wordt gebruikt **of die bedoeld is te worden gebruikt als navigatiehulpmiddel op de grond, met uitzondering van positioneringsvluchten door het betreffende luchtvaartuig**; en

vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel het controleren of **certificeren** van **vliegtuigen of** apparatuur, **alsook vluchten voor het overbrengen van nieuwe toestellen**; en

Motivering

De vluchten moeten worden gelijkgesteld aan vluchten onder d) en e).

Amendement 36
BIJLAGE, PUNT 1, LETTER C)
Bijlage I, alinea 2, tabel – nieuwe categorie g) (Richtlijn 2003/87/EG)

g) vluchten die worden uitgevoerd door luchtvaartuigen met een maximumstartgewicht van minder dan **5 700 kg**.

g) vluchten die worden uitgevoerd door luchtvaartuigen met een maximumstartgewicht van minder dan **20.000 kg**.

Motivering

De drempelwaarde moet door de Commissie weer worden opgetrokken tot de oorspronkelijk overwogen waarde, daar dit soort vliegtuigen minder dan 1% van de emissies van de luchtvaart veroorzaken en opneming in het stelsel van handel in emissierechten voor deze kleine exploitanten van vliegtuigen een buitensporige belasting zou betekenen.

Amendement 37

BIJLAGE, PUNT 2, LETTER B)

Bijlage IV, deel B, "Bewaking van de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 quinquies", eerste alinea (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:

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

Motivering

Om de territoriale samenhang in de Europese Unie te handhaven en uit te bouwen, mag als berekeningsmodel niet de nuttige lading van het vliegtuig ("Revenue Tonne Kilometre - RTK"), maar het vliegtuigvermogen ("Available Tonne Kilometre - ATK") als basis worden gebruikt. Anders bestaat het gevaar dat met name het vliegverkeer naar afgelegen, eiland- en ultraperifere regio's buitensporig belast wordt. Hetzelfde geldt voor korte- en middellangeafstandsvluchten in de Unie.

Amendement 38

BIJLAGE, PUNT 2, LETTER B)

Bijlage IV, deel B, "Bewaking van de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 quinquies", tweede alinea (Richtlijn 2003/87/EG)

Tonkilometers = afstand x vracht

Beschikbare tonkilometers = afstand x vracht

Motivering

Om de territoriale samenhang in de Europese Unie te handhaven en uit te bouwen, mag als berekeningsmodel niet de nuttige lading van het vliegtuig ("Revenue Tonne Kilometre - RTK"), maar het vliegtuigvermogen ("Available Tonne Kilometre - ATK") als basis worden gebruikt. Anders bestaat het gevaar dat met name het vliegverkeer naar afgelegen, eiland- en ultraperifere regio's buitensporig belast wordt. Hetzelfde geldt voor korte- en middellangeafstandsvluchten in de Unie.

Amendement 39

BIJLAGE, PUNT 2, LETTER B)

Bijlage IV, deel B, "Bewaking van de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 quinquies", vijfde alinea (Richtlijn 2003/87/EG)

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

"Vracht": de totale massa aan vracht, post en passagiers die **een vliegtuig kan vervoeren**.

Motivering

Om de territoriale samenhang in de Europese Unie te handhaven en uit te bouwen, mag als berekeningsmodel niet de nuttige lading van het vliegtuig ("Revenue Tonne Kilometre - RTK"), maar het vliegtuigvermogen ("Available Tonne Kilometre - ATK") als basis worden gebruikt. Anders bestaat het gevaar dat met name het vliegverkeer naar afgelegen, eiland- en ultraperifere regio's buitensporig belast wordt. Hetzelfde geldt voor korte- en middellangeafstandsvluchten in de Unie.

Amendement 40

BIJLAGE, PUNT 2, LETTER B)

Bijlage IV, deel B, "Bewaking van de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 quinquies", zesde alinea, eerste streepje (Richtlijn 2003/87/EG)

- is het aantal passagiers het aantal **personen** aan boord exclusief bemanningsleden;

- is het aantal passagiers het aantal **zitplaatsen** aan boord exclusief bemanningsleden;

Motivering

Om de territoriale samenhang in de Europese Unie te handhaven en uit te bouwen, mag als berekeningsmodel niet de nuttige lading van het vliegtuig ("Revenue Tonne Kilometre - RTK"), maar het vliegtuigvermogen ("Available Tonne Kilometre - ATK") als basis worden gebruikt. Anders bestaat het gevaar dat met name het vliegverkeer naar afgelegen, eiland- en ultraperifere regio's buitensporig belast wordt. Hetzelfde geldt voor korte- en middellangeafstandsvluchten in de Unie.

Amendement 41

BIJLAGE, PUNT 2), LETTER B)

Bijlage IV, deel B, "Bewaking van de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 quinquies", letter B, streepje 1 (Richtlijn 2003/87/EG)

- **Aantal vluchten per luchthavencombinatie;**

schrappen

Motivering

De rapportageverplichtingen moeten beperkt worden tot hetgeen feitelijk nodig is.

Amendement 42

BIJLAGE, PUNT 2, LETTER B)

Bijlage IV, deel B, "Bewaking van de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 quinquies", letter B, streepje 2 (Richtlijn 2003/87/EG)

**- Aantal passagierskilometers per
luchthavencombinatie; schrappen**

Motivering

De rapportageverplichtingen moeten beperkt worden tot hetgeen feitelijk nodig is.

Amendement 43

BIJLAGE, PUNT 2, LETTER B)

Bijlage IV, deel B, "Bewaking van de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 quinquies", letter B, streepje 3 (Richtlijn 2003/87/EG)

**- Aantal tonkilometers per
luchthavencombinatie; schrappen**

Motivering

De rapportageverplichtingen moeten beperkt worden tot hetgeen feitelijk nodig is.

Amendement 44

BIJLAGE, PUNT 33, LETTER B)

Bijlage V, deel B, "Aanvullende bepalingen voor de verificatie van luchtvaartemissieverslagen", punt 14, alinea 2 (nieuw) (Richtlijn 2003/87/EG)

De instellingen van de Gemeenschap en de lidstaten zien erop toe dat de methoden die door de controle instanties moeten worden toegepast, vóórdat de richtlijn ten uitvoer wordt gelegd geharmoniseerd zijn en bij de tenuitvoerlegging op dezelfde manier worden toegepast.

Motivering

De werkzaamheden van de nationale controle instanties dienen uniform te zijn opgezet, mede

om mededingingsvervalsingen tussen de luchtvaartmaatschappijen te voorkomen.

Amendement 45

BIJLAGE, PUNT 3, LETTER B)

Bijlage V, deel B, "Aanvullende bepalingen voor de verificatie van voor de toepassing van artikel 3 quinquies, lid 1, overgelegde tonkilometergegevens", punt 17 (nieuw) (Richtlijn 2003/87/EG)

(17) De instellingen van de Gemeenschap en de lidstaten zien erop toe dat de methoden die door de controle instanties moeten worden toegepast, vóórdát de richtlijn ten uitvoer wordt gelegd, geharmoniseerd zijn en bij de tenuitvoerlegging op dezelfde manier worden toegepast.

Motivering

De werkzaamheden van de nationale controle instanties dienen uniform te zijn opgezet, mede om mededingingsvervalsingen tussen de luchtvaartmaatschappijen te voorkomen.

PROCEDURE

| | | | | |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Titel | Wijziging richtlijn 2003/87/EG ter integratie van de luchtvaartactiviteiten in de communautaire regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten | | | |
| Document- en procedurenummers | COM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD) | | | |
| Commissie ten principale | ENVI | | | |
| Advies uitgebracht door Datum bekendmaking | TRAN 1.2.2007 | | | |
| Nauwere samenwerking - datum bekendmaking | 24.5.2007 | | | |
| Rapporteur voor advies Datum benoeming | Georg Jarzembowski 31.1.2007 | | | |
| Behandeling in de commissie | 5.6.2007 | 27.6.2007 | 27.8.2007 | 27.8.2007 |
| | 11.9.2007 | | | |
| Datum goedkeuring | 11.9.2007 | | | |
| Uitslag eindstemming | +: 25 | | | |
| | -: 5 | | | |
| | 0: 11 | | | |
| Bij de eindstemming aanwezige leden | Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zīle | | | |
| Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s) | Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jeanine Hennis-Plasschaert, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov, Willem Schuth, Catherine Stihler, Ari Vatanen | | | |
| Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2) | Ralf Walter | | | |