

Wijziging Richtlijn 2003/87/EG ter integratie van de luchtvaartactiviteiten in de communautaire regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten *I**

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 13 november 2007 over 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))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2006)0818),
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 175, lid 1 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0011/2007),
 - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie economische en monetaire zaken, de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie vervoer en toerisme (A6-0402/2007),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging 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 de Commissie.

Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 13 november 2007 met het oog op de aanneming van Richtlijn 2008/.../EG 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

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 175, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie¹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag³,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij 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 ⁴ is een regeling vastgesteld voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, teneinde de uitstoot van broeikasgassen op een kosteneffectieve en economisch efficiënte wijze te verminderen.

¹ PB C 175 van 27.7.2007, blz. 47.

² PB C 305 van 15.12.2007, blz. 15.

³ Standpunt van het Europees Parlement van 13 november 2007.

⁴ PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32. Richtlijn ⁴ gewijzigd bij Richtlijn 2004/101/EG (PB L 338 van 13.11.2004, blz. 18).

- (2) De uiteindelijke doelstelling van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, dat namens de Europese Gemeenschap werd goedgekeurd bij Besluit 94/69/EG van de Raad van 15 december 1993 betreffende de sluiting van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering¹, is de concentraties van broeikasgassen in de atmosfeer op een niveau te stabiliseren waarbij gevaarlijke, door de mens teweeggebrachte effecten op het klimaatsysteem worden voorkomen. De Gemeenschap heeft herhaaldelijk te kennen gegeven dat de gemiddelde stijging van de gemiddelde oppervlaktetemperaturen wereldwijd, vergeleken met pre-industriële niveaus, tot maximaal 2°C moet worden beperkt. Uit recent wetenschappelijk onderzoek en werk komt naar voren dat, wil deze temperatuurdoelstelling voor de lange termijn binnen bereik blijven, de wereldwijde emissies van broeikasgassen binnen twee decennia hun maximum moeten hebben bereikt, waarna een aanzienlijke verlaging in de orde van grootte van ten minste 15%, en misschien wel 50%, ten opzichte van de niveaus van 1990 moet plaatsvinden. De niveaus van de gekwantificeerde verlagingen die de staten vanaf 2013 moeten realiseren om de stabilisatiedoelstelling voor de concentraties van broeikasgassen te verwezenlijken, zijn nog niet in het internationale besluitvormingsproces voor klimaatverandering vastgesteld. Deze richtlijn dient weliswaar verenigbaar te zijn met de bijdrage van de EU tot de temperatuur-doelstelling op lange termijn, maar de methoden en de grondslag voor de toewijzing van rechten aan vliegtuigexploitanten uit hoofde van deze richtlijn na die datum moeten continu in het licht van de wetenschappelijke ontwikkelingen en de politieke ontwikkelingen op internationaal niveau worden geëvalueerd.
- (3) Het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering schrijft voor dat alle partijen nationale en, indien van toepassing, regionale programma's opstellen die maatregelen bevatten ter beperking van klimaatverandering, en deze uitvoeren.
- (4) Het Protocol van Kyoto, dat werd goedgekeurd bij Beschikking 2002/358/EG 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 verplichtingen², schrijft voor dat de geïndustrialiseerde landen streven naar beperking of reductie van emissies van niet krachtens het Protocol van Montreal beheerste broeikasgassen door de luchtvaart, waarbij zij werken via de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

¹ PB L 33 van 7.2.1994, blz. 11. *Gewijzigd in PB L 146 van 11.6.1994, blz. 27.*

² PB L 130 van 15.5.2002, blz. 1.

- (5) De Gemeenschap is weliswaar geen verdragsluitende partij bij het Verdrag van Chicago van 1944, maar alle lidstaten zijn partij bij dat verdrag en lid van de ICAO en blijven in samenwerking met andere staten op mondiaal niveau steun geven aan de ontwikkeling van marktgebaseerde instrumenten. Tijdens de zesde vergadering van het Comité milieubescherming en luchtvaart van de ICAO in 2004 werd men het erover eens dat een luchtvaartspecifieke regeling voor de handel in emissierechten op basis van een nieuw juridisch instrument onder auspiciën van de ICAO dermate onaanvaardbaar leek dat die niet verder nagestreefd zou moeten worden. In haar Resolutie 35-5 heeft de Algemene Vergadering van de ICAO dan ook, in plaats van een nieuw juridisch instrument voor te stellen, **"de uitwerking van een regeling voor een open handel in emissierechten voor de internationale luchtvaart"** onderschreven, alsmede de mogelijkheid voor staten om de emissies door de internationale luchtvaart op te nemen in hun regelingen voor de handel in emissierechten.
- (6) In het zesde milieuactieprogramma van de Gemeenschap, dat werd vastgesteld bij Besluit nr. 1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ werd bepaald dat de Gemeenschap specifieke maatregelen zou vaststellen en invoeren ter beperking van broeikasgasemissies van de luchtvaart, indien daarover in 2002 binnen de ICAO nog geen overeenstemming zou zijn bereikt. In haar conclusies van oktober 2002, december 2003 en oktober 2004 heeft de Raad de Commissie herhaaldelijk opgeroepen om maatregelen voor te stellen om het effect van het internationale luchtvervoer op de klimaatverandering terug te dringen.
- (7) Er moeten op lidstaat- en Gemeenschapsniveau, in alle sectoren van de economie van de Gemeenschap, en niet alleen binnen de industriële en energiesectoren, beleidsmaatregelen ten uitvoer worden gelegd om de aanmerkelijke verminderingen die nodig zijn, te bewerkstelligen. Als het effect van de luchtvaartsector op de klimaatverandering in het huidige tempo blijft toenemen, zal dit de verminderingen die andere sectoren hebben bereikt om de klimaatverandering tegen te gaan, in aanzienlijke mate ondermijnen.
- (8) ***Ter ondersteuning van de reductie van emissie van vliegtuigen dient de Commissie voor 2009 een haalbaarheidsstudie uit te voeren naar de mogelijkheid om emissienormen voor vliegtuigmotoren vast te stellen.***

¹ PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1.

- (9) In haar mededeling van 27 september 2005¹ heeft de Commissie een strategie goedgekeurd om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terug te dringen. Als onderdeel van een breed pakket maatregelen, werd in deze strategie voorgesteld de luchtvaart op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, en werd de instelling voorzien van een werkgroep "Luchtvaart". Deze werkgroep, waarin veel belanghebbenden waren vertegenwoordigd, en die werd opgericht in het kader van de tweede fase van het Europese Klimaatveranderingsprogramma, had als opdracht te bestuderen hoe de luchtvaart kon worden opgenomen in de Gemeenschapsregeling. In zijn conclusies van december 2005 erkende de Raad dat het, uit economisch en ecologisch oogpunt, de beste aanpak lijkt te zijn de luchtvaartsector onder de Gemeenschapsregeling te brengen, en verzocht hij de Commissie nog in 2006 een wetgevingsvoorstel in te dienen. In zijn Resolutie van 4 juli 2006² erkende het Europees Parlement 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.
- (10) *Naast de economische instrumenten ligt er een aanzienlijk potentieel voor de vermindering van de emissies in technologische en operationele verbeteringen, die nu sterker dan in het verleden dienen te worden gestimuleerd.*
- (11) *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. Het gemeenschappelijk Europees luchtruim en het SESAR-project zouden daarom zo spoedig en doelmatig mogelijk concreet gestalte moeten krijgen. Vooral lidstaten en de Gemeenschap 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 bij de totstandbrenging van flexibel geconcipeerde luchtruimblokken en 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.*

¹ COM(2005)459.

² PB C 303 E van 13.12.2006, blz. 119.

- (12) *Onderzoek en techniek openen de mogelijkheid van innovatie en de verwezenlijking van verdere beperkingen van de uitstoot door de luchtvaart. De fabrikanten van vliegtuigen en motoren en de producenten van brandstoffen wordt verzocht in hun eigen sector te zoeken naar wijzigingen die de gevolgen van het luchtverkeer voor het klimaat aanzienlijk kunnen beperken, en deze toe te passen. De Gemeenschap moet 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. De Gemeenschap moet krachtige steun blijven 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%.*
- (13) *Van subsidies aan luchthavens gaan in sommige gevallen verkeerde prikkels uit voor wat betreft de uitstoot van broeikasgassen. Daarom moet de Commissie het bestaande mededingingsrecht volledig eerbiedigen.*
- (14) Deze richtlijn beoogt *de bijdrage van de luchtvaart aan de wereldwijde* klimaatverandering aan te pakken door de emissies als gevolg van de luchtvaart op te nemen in de Gemeenschapsregeling.
- (15) Vliegtuigexploitanten hebben de hoogste mate van rechtstreekse controle over het type vliegtuigen dat gebruikt wordt en de manier waarop hiermee wordt gevlogen, en moeten daarom verantwoordelijk worden gehouden voor de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn. Een exploitant kan worden herkend aan de hand van een ICAO-aanwijzer of een andere erkende aanwijzer die voor de identificatie van de vlucht wordt gebruikt. Indien de identiteit van de exploitant onbekend is, moet de eigenaar van het vliegtuig worden beschouwd als de vliegtuigexploitant, tenzij hij/zij aantoont dat een andere persoon de exploitant was.

- (16) *Er moet worden gezorgd voor eerlijke concurrentievoorwaarden voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. Daarom moeten zowel internationale vluchten van en naar de EU als vluchten binnen de EU van meet af aan in de communautaire regeling worden opgenomen.*
- (17) Met ingang van 2011 ■ 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 klimaatteffect van vluchten vanuit dat land naar een luchthaven van de Gemeenschap maatregelen treft die tenminste gelijkwaardig zijn aan de eisen van deze richtlijn, moet de werkingssfeer van de Gemeenschapsregeling zodanig worden gewijzigd dat *de* vluchten vanuit dat land ■ buiten de regeling vallen. ***Klimaatverandering is een mondiaal fenomeen dat om mondiale oplossingen vraagt. De Gemeenschap beschouwt deze richtlijn als een belangrijke eerste stap. Partijen van buiten de EU worden uitgenodigd om met hun ideeën aan het debat deel te nemen teneinde dit beleidsinstrument verder te ontwikkelen. Om deze derden gehoor te verschaffen, dient de Commissie zowel voor als tijdens de uitvoering van deze richtlijn permanent contact met hen te onderhouden. Indien de Europese Unie met een derde een gezamenlijke regeling overeenkomt die ten minste dezelfde positieve gevolgen voor het milieu heeft als de richtlijn, kan de Commissie wijziging van de richtlijn voorstellen. De Commissie kan in ieder geval voorstellen dat inkomende vluchten uit een derde land niet onder de regeling vallen, als dat land over een regeling beschikt die ten minste hetzelfde milieuvoordeel oplevert als deze richtlijn.***

- (18) 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. ***De met het luchtverkeersbeheer belaste autoriteiten dienen doeltreffende maatregelen uit te voeren om de vorming van condensatiestrepen en cirruswolken te voorkomen door middel van wijzigingen in de vluchtpatronen, met name door te voorkomen dat vluchten door gebieden gaan waar als gevolg van de specifieke atmosferische omstandigheden de vorming van zulke wolken te verwachten is. Verder dienen zij onderzoek naar de vorming van condensatiestrepen en cirruswolken krachtig te bevorderen en doeltreffende maatregelen daartegen te nemen (bijv. brandstof, motoren, luchtverkeersbeheer) die andere milieudoelinden niet doorkruisen. In afwachting van andere door de Commissie voor te stellen rechtsinstrumenten vooral om het probleem van de emissie van stikstofoxiden door het luchtverkeer aan te pakken, moet op elke uitgestoten ton CO₂ een vermenigvuldigingsfactor worden toegepast.***
- (19) ***Ter aanvulling van deze richtlijn zijn nadere maatregelen noodzakelijk. Er dienen derhalve denkgroepen te worden opgericht die nadenken over andere maatregelen.***
- (20) 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 blijven worden tot het einde van de periode waarvoor de kosteloze emissierechten al zijn toegewezen.

- (21) *Hoewel het voor vliegtuigexploitanten moeilijk is over te schakelen op alternatieve (hernieuwbare) energiebronnen, moet de luchtvaartsector toch een aanzienlijk uitstootvermindering verwezenlijken die aansluit bij het globale reductiestreefcijfer van de EU van 20 tot 30% ten opzichte van het niveau van 1990. Voor elke verbintenisperiode van de Gemeenschapsregeling waarin de luchtvaart moet worden opgenomen, moet, al naar gelang de referentieperiode die voor de luchtvaart in deze verbintenisperiode wordt gebruikt, het streefcijfer voor de luchtvaart worden vastgesteld op basis van de inspanningen die gemiddeld van alle andere, sectoren met stationaire bronnen in alle lidstaten worden geleverd.*
- (22) De luchtvaart draagt bij aan het totale effect van menselijke activiteiten op de klimaatverandering. De opbrengsten van de veiling van emissierechten moeten worden gebruikt voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, de aanpassing aan de effecten van de klimaatverandering *in de EU en derde landen, met name de ontwikkelingslanden*, en de financiering van onderzoek en ontwikkeling op het vlak van vermindering en aanpassing. *Om de lasten voor de burgers enigszins te verminderen, dienen de veilinginkomsten ook te worden gebruikt voor een verlaging van de belastingen en heffingen op milieuvriendelijk vervoer, bijvoorbeeld per spoor en bus. Zij dienen tevens te worden gebruikt ter dekking van de gerechtvaardigde administratiekosten van de lidstaten in verband met deze richtlijn. De lidstaten mogen de inkomsten ook gebruiken voor het verzachten of zelfs wegnemen van eventuele bereikbaarheids- en concurrentieproblemen voor perifere regio's en van problemen voor openbare-dienstverplichtingen in verband met de uitvoering van deze richtlijn. De lidstaten dienen de Commissie op de hoogte te stellen van de in dit verband genomen maatregelen.*
- (23) Om de kosteneffectiviteit van de regeling te verhogen, moeten vliegtuigexploitanten de mogelijkheid krijgen om *emissierechten die zijn uitgegeven voor installaties in andere emissiehandelsectoren*, gecertificeerde emissiereducties (CER's) en emissiereductie-eenheden (ERU's) uit projectactiviteiten te gebruiken om te voldoen aan verplichtingen die het inleveren van emissierechten  inhouden.
- (24) *Als gevolg van de huidige regeling inzake de handel in emissierechten staat de energie-intensieve industrie al onder druk door de forse CO₂-prijzen. Het gevaar van een koolstoflek is reëel als er nog een belangrijke sector die emissierechten moet kopen, in de regeling wordt opgenomen. Ter voorkoming van een koolstoflek vanuit de energie-intensieve industrie, bijv. de cement-, kalk- en staalsector, zal de Commissie onderzoek doen naar verschillende mogelijkheden, zoals sectoriële doelstellingen of belastingaanpassing aan de grens, en zal zij vóór eind 2008 een rapport uitbrengen over de wijze van aanpak van dit vraagstuk.*

- (25) Om de administratieve lasten voor vliegtuigexploitanten te beperken moet voor elke vliegtuigexploitant een enkele lidstaat verantwoordelijk zijn. Lidstaten moeten worden verplicht erop toe te zien dat vliegtuigexploitanten aan wie zijzelf een exploitatievergunning hebben verleend, of vliegtuigexploitanten zonder exploitatievergunning of uit derde landen waarvan de emissies in een referentiejaar grotendeels aan hen zijn toe te rekenen, zich houden aan de voorschriften van deze richtlijn.
- (26) Om het berekeningssysteem voor de Gemeenschapsregeling consistent te houden, aangezien de emissies door de internationale luchtvaart nog niet zijn opgenomen in de verplichtingen van de lidstaten uit hoofde van het Protocol van Kyoto, mogen aan de luchtvaartsector toegewezen emissierechten enkel worden gebruikt door vliegtuigexploitanten om te voldoen aan hun verplichtingen om emissierechten in te leveren in het kader van deze richtlijn. De vliegtuigexploitanten dienen echter een aan de luchtvaartsector verleend emissierecht via hun registerbeheerder te kunnen inruilen voor een emissierecht dat door alle exploitanten in de regeling kan worden gebruikt.
- (27) ***Om gelijke behandeling van vliegtuigexploitanten te verzekeren moeten de lidstaten geharmoniseerde regels volgen voor het beheer van de onder hun verantwoordelijkheid vallende vliegtuigexploitanten, en wel volgens door de Commissie te ontwikkelen specifieke richtsnoeren.***
- (28) 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.
- (29) De bepalingen van de Gemeenschapsregeling met betrekking tot de bewaking van, de rapportage over en de verificatie van de emissies, en de voor exploitanten geldende sancties, mogen enkel van toepassing zijn op vliegtuigexploitanten.
- (30) ***Deze richtlijn mag lidstaten er niet van afhouden andere aanvullende vergelijkbare beleidsbesluiten of maatregelen te handhaven of vast te stellen waarmee de totale gevolgen van de luchtvaartsector voor de klimaatverandering worden aangepakt.***
- (31) De maatregelen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, moeten worden genomen overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden¹.

¹ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit als gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

- (32) De Commissie dient met name *de bevoegdheid worden gegeven* 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.
- (33) Aangezien het doel van het voorgestelde optreden niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang en de gevolgen van het voorgestelde optreden, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om dat doel te bereiken.
- (34) Richtlijn 2003/87/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1
Wijziging van Richtlijn 2003/87/EG

Richtlijn 2003/87/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) Voor artikel 1 wordt de volgende titel van hoofdstuk I ingevoegd:

"HOOFDSTUK I
ALGEMENE BEPALINGEN".

- (2) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

- a) Onder punt b) wordt het volgende toegevoegd: "of de emissie door een vliegtuig dat een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit uitoefent, van de met betrekking tot die activiteit gespecificeerde gassen";

- b) Letter f) wordt vervangen door:**

"f) *"exploitant": elke persoon die een vaste installatie exploiteert of controleert of, als de nationale wetgeving daarin voorziet, aan wie beslissende economische zeggenschap over de technische werking van de vaste installatie is gedelegeerd;*"

- c) De volgende punten worden toegevoegd:

"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; Dit betekent dat in de nationale vliegtuigregisters van de lidstaten een geharmoniseerde bepaling moet worden opgenomen om te verzekeren dat zo mogelijk altijd zowel de vliegtuigexploitant als de eigenaar worden vermeld, overeenkomstig het Verdrag van Kaapstad betreffende internationale zakelijke rechten op mobiel materieel;*"

- p) *"nieuwkomers": 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;*
- q) "administrerende lidstaat": lidstaat die verantwoordelijk is voor de administratie van de regeling met betrekking tot een vliegtuigexploitant, overeenkomstig artikel 18 bis;
- r) "aan de luchtvaart toegewezen emissies": emissies door alle vluchten die onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten vallen, die vertrekken vanuit een lidstaat of in een lidstaat aankomen vanuit een derde land;
- s) "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;
- t) *"luchtvaartemissierechten": emissierechten die aan het begin van elke onderhandelingsperiode worden toegewezen aan vliegtuigexploitanten;"*.

- (3) Na artikel 3 worden het volgende hoofdstuk II en de volgende titel van hoofdstuk III en artikel 3 sexies ingevoegd:

"HOOFDSTUK II
LUCHTVAART

Artikel 3 bis
Toepassingsgebied van Hoofdstuk II

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op het toewijzen en verlenen van emissierechten voor de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten.

Artikel 3 ter

Totale hoeveelheid emissierechten voor de luchtvaart

1. **■** De totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten *is* gelijk aan **90%** van de som van de historische luchtvaartemissies voor elk jaar.
2. *Afhankelijk van de vraag of voor de periode na 2012 een koolstofdioxidebeperking van 30 of 20% wordt gekozen met 1990 als basisjaar, verlaagt de Commissie volgens de in 23, lid 2 bis bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing de totale hoeveelheid rechten die aan vliegtuigexploitanten moeten worden toegewezen in de verdere perioden overeenkomstig artikel 11, lid 2. Deze benedenwaartse bijstelling biedt een mechanisme om te waarborgen dat de milieueffectiviteit van het programma gehandhaafd blijft. Er wordt voorzien in volgende benedenwaartse bijstellingen van de totale hoeveelheid toegekende rechten.*
■
3. Binnen zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn stelt de Commissie op grond van de beste beschikbare gegevens de historische luchtvaartemissies vast.

Artikel 3 quater

Toewijzingsmethode voor emissierechten voor de luchtvaart

1. *Vanaf 2011* wordt **25%** van de rechten geveild. **■**
2. **■** Het *in lid 1 aangegeven* te veilen percentage *wordt* voor toekomstige perioden *verhoogd overeenkomstig het maximumpercentage dat voor andere sectoren van toepassing is.*

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 referentiejaar, als gerapporteerd ingevolge artikel 14, lid 3, en geverifieerd ingevolge artikel 15. Voor de in *artikel 11, lid 2*, bedoelde periode is het referentiejaar 2010; voor iedere volgende in *artikel 11, lid 2* bedoelde periode is het referentiejaar het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode waarop de veiling betrekking heeft, afloopt.

Deze verordening, die is bedoeld om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door deze aan te vullen, wordt vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 23, lid 2 bis.

4. ***De Commissie neemt een regeling aan waarin een aantal gedetailleerde bepalingen voor het aanleggen van een Europese emissierechtenreserve wordt vastgelegd. 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.***
5. De opbrengsten van de veiling van emissierechten ***moeten*** worden gebruikt voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen ***en*** de aanpassing aan de effecten van de klimaatverandering in de EU en derde landen, met name de ontwikkelingslanden, en de financiering van onderzoek en ontwikkeling op het vlak van vermindering en aanpassing, ***met name in de luchtvaartsector. Om de lasten voor burgers enigszins te verlichten, worden de opbrengsten van de veiling van emissierechten ook gebruikt voor de verlaging van belastingen en heffingen op klimaatvriendelijke vormen van vervoer, zoals de trein en de bus. Ze mogen ook worden gebruikt ter dekking van de door de lidstaten gerechtvaardigde kosten in verband met de uitvoering van deze richtlijn. De lidstaten mogen de inkomsten ook gebruiken voor het verzachten of zelfs wegnemen van eventuele bereikbaarheids- en concurrentieproblemen voor perifere regio's en van problemen voor openbare-dienstverplichtingen in verband met de uitvoering van deze richtlijn.*** De lidstaten stellen de Commissie in kennis van maatregelen die uit hoofde van dit lid worden genomen.
6. De verstrekking van informatie aan de Commissie op basis van deze richtlijn ontslaat de lidstaten echter niet van de verplichting tot kennisgeving uit hoofde van artikel 88, lid 3, van het Verdrag.

Artikel 3 quinquies

Toewijzing en verlening van emissierechten aan vliegtuigexploitanten

1. Voor iedere in *artikel 11, lid 2* 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.
2. Ten minste 18 maanden voor het begin van de periode waarop de aanvraag betrekking heeft, leggen de lidstaten de uit hoofde van lid 1 ontvangen aanvragen voor aan de Commissie.
3. Ten minste 15 maanden voor het begin van iedere in *artikel 11, lid 2* ter bedoelde periode, neemt de Commissie een besluit over:
 - a) de totale hoeveelheid emissierechten die overeenkomstig artikel 3 ter voor die periode zal worden toegewezen;
 - b) de benchmark die zal worden gebruikt voor de kosteloze toewijzing van emissierechten aan vliegtuigexploitanten wier aanvragen overeenkomstig lid 2 zijn ingediend bij de Commissie.

De onder *b)* bedoelde benchmark wordt berekend door het aantal *kosteloos toegewezen* emissierechten te delen door de som van de tonkilometergegevens die in de overeenkomstig lid 2 bij de Commissie ingediende aanvragen zijn opgenomen.
4. Binnen 3 maanden na de datum waarop de Commissie een besluit krachtens lid 3 neemt, zal iedere administrerende lidstaat het volgende berekenen en publiceren:

- a) de totale toewijzing van emissierechten voor de periode aan iedere vliegtuigexploitant van wie de aanvraag overeenkomstig lid 2 is ingediend bij de Commissie, berekend door de in de aanvraag opgenomen tonkilometergegevens te vermenigvuldigen met de krachtens lid 3, onder b), gepubliceerde benchmark; en
 - b) de toewijzing van emissierechten aan iedere vliegtuigexploitant voor elk jaar, die zal worden bepaald door diens onder a) berekende totale toewijzing van emissierechten voor de betreffende periode te delen door het aantal jaren in de periode waarin die vliegtuigexploitant een in bijlage I vermelde luchtvaartactiviteit uitvoert.
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.
6. *De Commissie neemt maatregelen inzake de toewijzing van rechten om rekening te houden met nieuwe marktdeelnemers in de luchtvaartsector.*

"Nieuwkomer in de luchtvaart" is een vliegtuigexploitant waaraan voor het eerst na de start van een periode bedoeld in artikel 11, lid 2 een vergunning als vliegtuigexploitant (Aircraft Operator Certificate) is verleend en die daadwerkelijk in die periode met de exploitatie is begonnen.
7. *Bij een fusie of overname van verschillende luchtvaartmaatschappijen in een bepaalde periode, gaan de emissierechten die hun zijn toegewezen of die zij gekocht hebben over op de nieuwe onderneming. Als een luchtvaartmaatschappij haar activiteiten staakt, worden haar emissierechten door de lidstaat van vestiging op de secundaire markt voor emissierechten gebracht. Aan het begin van het daaropvolgende jaar wordt het nog beschikbare deel van de rechten volledig in veiling gebracht, met inachtneming van de algemene vermindering van de toegestane emissies.*
8. *De Commissie komt op basis van de ervaringen in de periode 2010-2012 met een voorstel met betrekking tot het quotum aan emissierechten dat de luchtvaartsector op de secundaire mag kopen markt voor ruimere emissierechtregelingen.*

HOOFDSTUK III VASTE INSTALLATIES

Artikel 3 sexies
Toepassingsgebied van Hoofdstuk III

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op vergunningen voor broeikasgasemissies en het toewijzen en verlenen van emissierechten voor de in bijlage I genoemde niet-luchtvaartactiviteiten."

(4) *In artikel 5 wordt letter a) vervangen door:*

"a) de installatie of het vliegtuig en de activiteiten ervan, met inbegrip van de gebruikte technologie;"

(5) In artikel 6, lid 2, sub e), worden na "emissierechten" de woorden "die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II, " ingevoegd.

(6) De volgende titel van hoofdstuk IV wordt ingevoegd na artikel 11:

"HOOFDSTUK IV
BEPALINGEN VOOR LUCHTVAART EN VASTE INSTALLATIES"

(7) In artikel 11 bis wordt het volgende lid 1 bis ingevoegd:

"1 bis. Krachtens lid 3 bieden de lidstaten, gedurende iedere in *artikel 11, lid 2* bedoelde periode, elke vliegtuigexploitant de mogelijkheid om *overeenkomstig hoofdstuk III toegekende emissierechten, CER's en ERU's* 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 *voor het gebruik van CER's en ERU's* overeenkomstig lid 1 voor de periode hebben gespecificeerd.

De Commissie publiceert dit percentage ten minste zes maanden voor het begin van iedere in *artikel 11, lid 2* bedoelde periode.

Als onderdeel van de evaluatie van de regeling voor de handel in emissierechten wordt het percentage CER's en ERU's dat bruikbaar is voor luchtvaartactiviteiten geëvalueerd, tezamen met het gebruik in andere sectoren."

- (8) In artikel 11 ter, lid 2, wordt het woord "installaties" vervangen door "activiteiten".
- (9) Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:
- a) in lid 2 worden na "voor" de woorden "de nakoming van de verplichtingen van een vliegtuigexploitant ingevolge lid 2 bis" ingevoegd;
 - b) *de volgende leden 2 bis tot en met 2 octies worden ingevoegd:*
 - "2 bis. De administrerende lidstaten dragen er zorg voor dat elke vliegtuigexploitant uiterlijk 30 april van ieder jaar een hoeveelheid emissierechten inlevert die gelijk is aan de totale emissies, gedurende het voorgaande kalenderjaar, van in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor deze de vliegtuigexploitant is, als geverifieerd overeenkomstig artikel 15. De lidstaten dragen er zorg voor dat de overeenkomstig dit lid ingeleverde rechten vervolgens worden geannuleerd.
 - 2 ter. Zolang er geen Gemeenschapsmaatregelen van kracht zijn die aanzetten tot een vermindering van de uitstoot van stikstofoxiden door vliegtuigen die een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit uitvoeren, en die eenzelfde hoog niveau van milieubescherming waarborgen als onderhavige richtlijn, wordt ten behoeve van artikel 2 bis en bij wijze van afwijking van artikel 3, punt a) de hoeveelheid kooldioxide die een vliegtuigexploitant op grond van een emissierecht, met uitzondering van een luchtvaartemissierecht, of een CER of ERU mag uitstoten, gedeeld door een impactfactor 2.*
 - 2 quater. Jaarlijks worden door vliegtuigexploitanten die andere emissierechten dan luchtvaartemissierechten willen opgeven ten behoeve van de in paragraaf 2 bis genoemde doeleinden aan de administrerende lidstaat geverifieerde tonkilometergegevens overgelegd over de in bijlage I vermelde luchtvaartactiviteiten die door die exploitant zijn uitgevoerd in dat kalenderjaar.*

2 quinquies. Op basis van de gegevens die overeenkomstig de bepalingen van artikel 3 worden verstrekt, stelt de Commissie een efficiency-indicator vast voor alle vliegtuigexploitanten, welke berekend wordt door het emissietotaal van vliegtuigexploitanten te delen door de som van de tonkilometergegevens. Op basis van deze efficiency-indicator voor het eerste jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn publiceert de Commissie een streefficiency-indicator voor 2010, 2015 en 2020 op basis van een emissiereductie per tonkilometer vervoer (RTK) van 3,5% per jaar, waarbij rekening wordt gehouden met een vrijwillig streefcijfer van 3,5% verbetering qua brandstofefficiency van vliegtuigen per jaar tot 2020.

2 sexies. De vliegtuigexploitanten die voor een bepaald jaar een efficiency-indicator hebben die boven de door de Commissie voor dat jaar berekende streefficiency-indicator ligt, worden verzocht alleen luchtvaartemissierechten op te geven om te voldoen aan de bepalingen van paragraaf 2 bis.

2 septies. De Commissie brengt gezien de toezegging van de exploitanten om de efficiency van vliegtuigmotoren in 2020 met 50% te hebben verhoogd, in 2010 en 2015 aan het Europees Parlement verslag uit over de vooruitgang die hierbij is geboekt.

2 octies. Zodra er voldoende wetenschappelijk bewijs beschikbaar is zal er een adequate vermenigvuldigingsfactor worden voorgesteld om rekening te kunnen houden met de effecten van door luchtverkeer veroorzaakte cirruswolken.";

c) in lid 3 worden na "emissierechten" de woorden "die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II, " ingevoegd.

(10) In artikel 13, lid 3, wordt "artikel 12, lid 3" vervangen door "artikel 12, lid 2 bis of lid 3".

(11) Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in lid 1:
 - i) worden, na "gespecificeerde broeikasgassen" de woorden "en tonkilometergegevens ten behoeve van een aanvraag uit hoofde van artikel 3 quinquies" ingevoegd;
 - ii) worden de woorden "uiterlijk 30 september 2003" geschrapt; en
- b) in lid 3:
 - i) worden de woorden "van een installatie" vervangen door "of vliegtuigexploitant";
 - 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,".

(12) Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in de eerste alinea:
 - i) wordt het woord "exploitanten" vervangen door "exploitanten en vliegtuigexploitanten";
 - ii) worden na "vermelde criteria" de woorden "en door de Commissie krachtens dit artikel vastgestelde gedetailleerde bepalingen," ingevoegd;
- b) in de tweede alinea:
 - i) wordt het woord "exploitant" vervangen door "exploitanten en vliegtuigexploitanten";
 - ii) worden na "genoemde criteria" de woorden "en door de Commissie krachtens dit artikel vastgestelde gedetailleerde bepalingen" ingevoegd; en
- c) wordt, na de tweede alinea, de volgende alinea toegevoegd:

"De Commissie kan volgens de in artikel 23, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure gedetailleerde bepalingen vaststellen voor de verificatie van de verslagen die vliegtuigexploitanten ingevolge artikel 14, lid 3, hebben ingediend, en de aanvragen uit hoofde van artikel 3 quinquies."

(13) Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in lid 1, worden de woorden "uiterlijk 31 december 2003" geschrapt;
- b) in lid 2:
 - i) wordt het woord "exploitanten" vervangen door "exploitanten en vliegtuigexploitanten";
 - ii) worden de woorden "artikel 12, lid 3," vervangen door de woorden "deze richtlijn"; en
- c) in lid 3:
 - i) wordt het woord "exploitant" vervangen door "exploitant of vliegtuigexploitant";
 - ii) worden in de tweede zin de woorden "door de installatie" geschrapt.

(14) De volgende artikelen 18 bis en 18 ter worden ingevoegd:

"Artikel 18 bis
De administrerende lidstaat

- 1. De administrerende lidstaat voor een vliegtuigexploitant is:
 - a) in het geval van een vliegtuigexploitant met een geldige, door een lidstaat overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen* verleende exploitatievergunning, de lidstaat die de exploitatievergunning met betrekking tot die vliegtuigexploitant heeft verleend; en
 - b) in alle andere gevallen, de lidstaat waar het grootste deel van de geschatte luchtvaartemissies van door die vliegtuigexploitant in het referentiejaar uitgevoerde vluchten aan kan worden toegeschreven.

2. Op basis van de best beschikbare informatie, publiceert de Commissie:
 - 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
 - b) voor 1 februari van ieder daaropvolgend jaar, een bijgewerkte lijst waaraan de vliegtuigexploitanten die later een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, zijn toegevoegd.
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.
4. ***Om gelijke behandeling van vliegtuigexploitanten te waarborgen stelt de Commissie specifieke richtsnoeren vast ter harmonisatie van de administratie van vliegtuigexploitanten door beherende lidstaten.***

Artikel 18 ter
Bijstand van Eurocontrol

Voor de uitvoering van haar verplichtingen krachtens artikel 3 ter, lid 3, 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.***

* PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1."

(15) In artikel 23 wordt het volgende lid 2 bis ingevoegd:

"2 bis. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, de leden 1 tot 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit."

(16) Het volgende artikel 25 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 25 bis

Maatregelen van derde landen om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terug te dringen

Wanneer een derde land maatregelen vaststelt om het klimaatveranderingseffect van vluchten ■ terug te dringen, en die maatregelen ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen van deze richtlijn, wijzigt de Commissie deze richtlijn **om dubbeltelling te voorkomen en gelijke behandeling te waarborgen**.

Die wijziging, die is bedoeld om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, wordt vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 23, lid 2 bis."

(17) Artikel 28 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in lid 3, onder b), worden na "emissierechten" de woorden "die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II," ingevoegd; en
- b) in lid 4 worden na "emissierechten" de woorden "die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II," ingevoegd.

(18) Na artikel 30 wordt de volgende titel ingevoegd:

"HOOFDSTUK V
SLOTBEPALINGEN"

(19) De bijlagen I, IV en V worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2 Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk ...* aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen. De Commissie zal de lidstaten hiervan op de hoogte brengen.
3. ***Indien niet derde landen of groepen van zulke landen met de Europese Unie overeenstemming bereiken over een gezamenlijke regeling voor de handel in emissierechten die ten minste evenveel milieuvoordeel oplevert als de in deze richtlijn omschreven regeling, kan de Commissie een wijziging van deze richtlijn voorstellen om deze aan te passen aan de voorschriften van de gezamenlijke regeling.***

Artikel 3 Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Artikel 4 Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ||

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

* 12 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE

De bijlagen I, IV en V bij Richtlijn 2003/87/EG worden als volgt gewijzigd:

(1) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel komt als volgt te luiden:

"CATEGORIEËN ACTIVITEITEN WAAROP DEZE RICHTLIJN VAN TOEPASSING IS";

b) na punt 2 wordt de volgende alinea toegevoegd:

"Met ingang van **1 januari 2011** 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 inachtneming van de bijzondere situatie van de vluchten tussen een ultraperifeer gebied en continentaal Europa.**";

c) de volgende categorie activiteiten wordt toegevoegd:

<i>"Luchtvaart</i> Vluchten die aankomen op en vertrekken vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is. Buiten deze activiteit vallen: ■ a) militaire vluchten die worden uitgevoerd door militaire luchtvaartuigen, vliegtuigen die worden gebruikt voor douane- en politiële diensten, voor opsporings- en reddingsdiensten en voor medische hulp en rampen-bestrijding met inbegrip van brandbestrijding, waarvoor toe-stemming is verleend door de ter zake bevoegde autoriteit; b) vluchten voor humanitaire doeleinden in opdracht van de Verenigde Naties en hun dochterorganisaties alsmede ambulancevluchten (Emergency Medical Service), mits de vliegtuigexploitant hiertoe opdracht (b.v. van de VN) dan wel de noodzakelijke toestemming van de bevoegde overheid heeft gekregen (toestemming voor dergelijke EMS-vluchten in het kader van zijn vergunning als vliegtuigexploitant (Air Operator Certificate)); ■	Kooldioxide"
---	---------------------

c) vluchten die eindigen op de luchthaven van waar het luchtvaartuig is opgestegen en tijdens welke geen tussenlanding is gemaakt; d) 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 ■ ; e) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel <i>wetenschappelijk onderzoek en</i> het controleren, testen, <i>kwalificeren en certificeren</i> van <i>luchtvaartuigen</i>, apparatuur <i>of luchtverkeers-regelingsprocedures, hetzij in de lucht of op de grond; het overvliegen van nieuwe vliegtuigen en "overbrengings-vluchten" ("ferry flights") uitgevoerd door of namens een vliegtuigeigenaar als gevolg van een plotselinge vroegtijdige beëindigingsgebeurtenis, in gebreke blijven, terugneming of een soortgelijke gebeurtenis met betrekking tot een lease-, charter- of soortgelijke overeenkomst;</i> f) vluchten die worden uitgevoerd door luchtvaartuigen met een maximumstartgewicht van minder dan 20 000 kg, <i>op voorwaarde dat de exploitanten van deze vliegtuigen deelnemen aan een compensatieregeling die strikte criteria hanteert en onder extern toezicht staat (vergelijkbaar met de 'Gold Standard').</i>	
--	--

(2) Bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:

- a) de volgende titel wordt ingevoegd na de titel van de bijlage:

"DEEL A – BEWAKING VAN EN RAPPORTAGE OVER EMISSIES DOOR VASTE INSTALLATIES";

- b) het volgende deel B wordt ingevoegd:

"DEEL B – BEWAKING VAN EN RAPPORTAGE OVER EMISSIES DOOR LUCHTVAARTACTIVITEITEN

Bewaking van kooldioxide-emissies

De emissies moeten door middel van berekeningen worden bewaakt. De emissies worden met behulp van de volgende formule berekend:

brandstofverbruik x emissiefactor

Het brandstofverbruik omvat tevens de brandstof die wordt verbruikt door het hulpaggregaat. Waar mogelijk wordt het daadwerkelijke brandstofverbruik voor elke vlucht gebruikt, dat met behulp van de volgende formule wordt berekend:

hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het luchtvaartuig na het tanken voor de vlucht – hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het luchtvaartuig na het tanken voor de volgende vlucht + hoeveelheid getankte brandstof voor die volgende vlucht

Als er geen gegevens beschikbaar zijn over het daadwerkelijke brandstofverbruik, wordt een standaard gedifferentieerde methode gebruikt om op basis van de beste beschikbare informatie de gegevens over het brandstofverbruik te schatten.

Tenzij activiteitspecifieke emissiefactoren die door onafhankelijke, erkende laboratoria met behulp van aanvaarde analysemethoden zijn afgeleid, nauwkeuriger zijn, worden de standaard-emissiefactoren van het IPCC gebruikt, die worden ontleend aan de 2006 IPCC-richtsnoeren voor nationale inventarissen van broeikasgassen of latere herzieningen van deze richtsnoeren. De emissiefactor voor biomassa is nul.

Voor iedere vlucht en voor iedere brandstof wordt een aparte berekening gemaakt.

De rapportage over emissies

Elke vliegtuigexploitant dient de volgende informatie op te nemen in zijn verslag uit hoofde van artikel 14, lid 3:

A. Gegevens voor het identificeren van de exploitant, waaronder:

- naam van de exploitant;
- zijn administrerende lidstaat;
- zijn adres, inclusief postcode en land, en, indien afwijkend, diens contactadres in de administrerende lidstaat;
- de registratienummers van de luchtvaartuigen en de typen luchtvaartuigen die in de periode waarop het verslag betrekking heeft, zijn gebruikt voor de uitoefening van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is;
- het nummer en de afgevende instantie van het bewijs luchtvaartexploitant en de exploitatievergunning waaronder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is, zijn uitgeoefend;
- adres, telefoonnummer, faxnummer en e-mailadres van een contactpersoon; en
- naam van de eigenaar van het luchtvaartuig.

B. Voor ieder type brandstof waarvoor de emissies worden berekend:

- brandstofverbruik;
- emissiefactor;
- het totaal van de cumulatieve emissies van alle vluchten die zijn uitgevoerd gedurende de periode waarop het verslag betrekking heeft, en die vallen onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is;

- de cumulatieve emissies van:
 - alle vluchten die zijn uitgevoerd gedurende de periode waarop het verslag betrekking heeft, en die vallen onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is, en die zijn vertrokken van een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat en zijn aangekomen op een luchthaven op het grondgebied van dezelfde lidstaat,
 - alle andere vluchten die zijn uitgevoerd gedurende de periode waarop het verslag betrekking heeft, en die vallen onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is;
- de cumulatieve emissies van alle vluchten die zijn uitgevoerd gedurende de periode waarop het verslag betrekking heeft, en die vallen onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is, en die:
 - zijn vertrokken vanuit elke lidstaat, en
 - zijn aangekomen in elke lidstaat vanuit een derde land;
- onzekerheid.

Bewaking van de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 quinquies

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:

$$\text{tonkilometers} = \text{afstand} \times \text{vracht}$$

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 berekenen van de vracht:

- is het aantal passagiers het aantal personen aan boord exclusief bemanningsleden;
- mag een vliegtuigexploitant in zijn documentatie over massa en zwaartepunt voor de betreffende vluchten naar keuze de werkelijke of de standaardmassa's voor passagiers en geregistreeerde bagage gebruiken, of een standaardwaarde voor iedere passagier en diens geregistreeerde bagage van 100 kg.

Rapportage over de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 quinquies

Elke vliegtuigexploitant neemt de volgende informatie op in zijn aanvraag uit hoofde van artikel 3 quinquies, lid 1:

A. Gegevens voor het identificeren van de exploitant, waaronder:

- naam van de exploitant;
- zijn administrerende lidstaat;
- zijn adres, inclusief postcode en land, en, indien afwijkend, diens contactadres in de administrerende lidstaat;
- de registratienummers van de luchtvaartuigen en de typen luchtvaartuigen die in de periode waarop het verslag betrekking heeft, zijn gebruikt voor de uitoefening van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is;
- het nummer en de afgevende instantie van het bewijs luchtvaartexploitant en de exploitatievergunning waaronder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is, zijn uitgeoefend;

- adres, telefoonnummer, faxnummer en e-mailadres van een contactpersoon; en
- naam van de eigenaar van het luchtvaartuig.

B. Tonkilometergegevens:

- aantal vluchten per luchthavencombinatie;
- aantal passagierskilometers per luchthavencombinatie;
- aantal tonkilometers per luchthavencombinatie;
- Totaal aantal tonkilometers voor alle vluchten die zijn uitgevoerd gedurende de periode waarop het verslag betrekking heeft, en die vallen onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is."

(3) Bijlage V wordt als volgt gewijzigd:

- a) de volgende titel wordt ingevoegd na de titel van de bijlage:

"DEEL A – Verificatie van emissies door vaste installaties";

- b) het volgende deel B wordt ingevoegd:

"DEEL B – Verificatie van emissies door luchtvaartactiviteiten

- (13) De algemene beginselen en de methode die in deze bijlage worden beschreven, zijn van toepassing op de verificatie van emissieverslagen over vluchten die vallen onder een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit.

Te dien einde:

- a) dient in lid 3, de verwijzing naar "exploitant" te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar een vliegtuigexploitant en dient in punt c), de verwijzing naar "installatie" te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar het voor de uitoefening van de luchtvaartactiviteiten waarop het verslag betrekking heeft, gebruikte luchtvaartuig;
- b) dient in lid 5 de verwijzing naar "installatie" te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar de vliegtuigexploitant;
- c) dient in lid 6 de verwijzing naar "in de installatie verrichte activiteiten" te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar door de vliegtuigexploitant verrichte luchtvaartactiviteiten waarop het verslag betrekking heeft;
- d) dient in lid 7 de verwijzing naar "het terrein van de installatie" te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar de locaties die de vliegtuigexploitant heeft gebruikt voor de uitoefening van de luchtvaartactiviteiten waarop het verslag betrekking heeft;
- e) dient in de leden 8 en 9 de verwijzing naar "bronnen van emissies in de installatie" te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar het luchtvaartuig waarvoor de vliegtuigexploitant verantwoordelijk is; en
- f) dient in de leden 10 en 12 de verwijzing naar "exploitant" te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar een vliegtuigexploitant.

Aanvullende bepalingen voor de verificatie van luchtvaartemissieverslagen

(14) De verificateur moet zich er in het bijzonder van vergewissen dat:

- a) alle onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten vallende vluchten in aanmerking zijn genomen. De verificateur zal in deze taak worden ondersteund door middel van gegevens over dienstregelingen en andere gegevens over het verkeer van de exploitant, waaronder door de exploitant opgevraagde gegevens van Eurocontrol;

- b) de cumulatieve gegevens over het brandstofverbruik en de gegevens over de voor het luchtvaartuig dat de luchtvaartactiviteit verricht, aangekochte of anderszins verschaft brandstof, consistent zijn.

De Gemeenschap en de lidstaten dragen er zorg voor dat de door de verificateur toe te passen arbeidsmethoden worden geharmoniseerd alvorens de richtlijn ten uitvoer wordt gelegd, en dat het daarin bepaalde op uniforme wijze wordt toegepast.

Aanvullende bepalingen voor de verificatie van voor de toepassing van artikel 3 quinquies, lid 1, overgelegde tonkilometergegevens

- (15) De in deze bijlage beschreven algemene beginselen en methode voor de verificatie van verslagen uit hoofde van artikel 14, lid 3, vinden, indien van toepassing, overeenkomstige toepassing voor de verificatie van luchtvaart-tonkilometergegevens.
- (16) De verificateur dient zich er in het bijzonder van te vergewissen dat alleen daadwerkelijk uitgevoerde en onder een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit vallende vluchten waarvoor de vliegtuigexploitant verantwoordelijk is, in aanmerking zijn genomen in de aanvraag van die exploitant uit hoofde van artikel 3 quinquies, lid 1. De verificateur zal in deze taak worden ondersteund door middel van gegevens over het verkeer van de exploitant, waaronder door de exploitant opgevraagde gegevens van Eurocontrol. Bovendien dient de verificateur na te gaan of de door de exploitant gerapporteerde vracht overeenkomt met de door de exploitant voor veiligheidsdoeleinden bijgehouden documenten over de vracht.

De Gemeenschap en de lidstaten dragen er zorg voor dat de door de verificateur toe te passen arbeidsmethoden worden geharmoniseerd alvorens de richtlijn ten uitvoer wordt gelegd, en dat het daarin bepaalde op uniforme wijze wordt toegepast."