

**VERORDENING (EU) 2017/2392 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD****van 13 december 2017****tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG om de huidige beperkingen van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten en de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure <sup>(2)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De 21e Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) vond plaats in Parijs van 30 november tot en met 12 december 2015. Tijdens die conferentie is een internationale overeenkomst („de Overeenkomst van Parijs”) gesloten om het mondiale antwoord op de klimaatverandering te versterken. De Overeenkomst van Parijs bevat onder meer een streefcijfer op lange termijn dat strookt met de doelstelling om de wereldwijde temperatuurstijging ruim beneden 2 °C boven de pre-industriële niveaus te houden en inspanningen te blijven leveren om de stijging tot 1,5 °C boven die niveaus te beperken. De Overeenkomst van Parijs is bij Besluit (EU) 2016/1841 van de Raad <sup>(3)</sup> namens de Unie goedgekeurd. Zij is op 4 november 2016 in werking getreden. Om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te bereiken, moeten alle sectoren een bijdrage leveren; en de partijen zullen opeenvolgende nationaal vastgestelde bijdragen (Nationally Determined Contributions — „NDC's”) voorbereiden, bekendmaken en handhaven. Daarom moet er ook via de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie („ICAO”) actie worden ondernomen om de emissies van de internationale luchtvaart terug te dringen.
- (2) Milieubescherming is één van de belangrijkste uitdagingen waarmee de Unie wordt geconfronteerd. De milieudoelstellingen van de Unie zoals bedoeld in artikel 191 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, zijn behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu; bescherming van de gezondheid van de mens; behoedzaam en rationeel gebruik van natuurlijke hulpbronnen; en bevordering op internationaal niveau van maatregelen om het hoofd te bieden aan regionale of mondiale milieuproblemen, en in het bijzonder de bestrijding van klimaatverandering.
- (3) Wat de reductie van de door de hele economie uitgestoten broeikasgassen betreft, heeft de Europese Raad in zijn conclusies van 23-24 oktober 2014 een bindend streefcijfer van ten minste 40 % eigen reductie van de broeikasgasemissies tegen 2030 vastgesteld ten opzichte van 1990. De Raad van 6 maart 2015 heeft deze bijdrage van de Unie en haar lidstaten formeel goedgekeurd als hun voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage krachtens de Overeenkomst van Parijs. In zijn conclusies van oktober 2014 heeft de Europese Raad verklaard dat het streefcijfer collectief door de EU op de meest kosteneffectieve manier moet worden behaald, waarbij de reducties door de sectoren die onder de regeling van de Europese Unie voor de handel in emissierechten („European Union Emissions Trading System — EU-ETS”) vallen en de niet-ETS-sectoren, tegen 2030 respectievelijk 43 % en 30 % moeten bedragen ten opzichte van 2005. Alle economische sectoren moeten een bijdrage leveren om die emissiereductie te verwezenlijken. De Commissie moet uitwisselingen tussen de lidstaten van beste praktijk en geleerde lessen op het gebied van emissiearme mobiliteit mogelijk maken.

<sup>(1)</sup> PB C 288 van 31.8.2017, blz. 75.

<sup>(2)</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 12 december 2017 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 12 december 2017.

<sup>(3)</sup> Besluit (EU) 2016/1841 van de Raad van 5 oktober 2016 betreffende de ondertekening namens de Europese Unie van de Overeenkomst van Parijs, die is aangenomen in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (PB L 282 van 19.10.2016, blz. 1).

- (4) Een goed functionerende, hervormde EU-ETS met een verbeterd instrument voor de stabilisatie van de markt zal het belangrijkste Europese instrument zijn voor de verwezenlijking van het streefcijfer van 40 % reductie, als bedoeld in de conclusies van de Europese Raad van oktober 2014, met een lineaire factor en kosteloze toewijzing na 2020. Die bepalingen moeten verenigbaar zijn met de klimaatdoelstellingen van de Unie en haar toezeggingen in het kader van de Overeenkomst van Parijs. Om de planningszekerheid met betrekking tot investeringsbeslissingen te verhogen, de transparantie te vergroten, koolstoflekkage te minimaliseren en het systeem in zijn geheel eenvoudiger en gemakkelijker te begrijpen te maken, moet in Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup> het te veilen aandeel als een percentage worden uitgedrukt. De Commissie dient in het kader van de regelmatige rapportage krachtens Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(2)</sup> ook de resultaten van de faciliterende dialoog van 2018 te beoordelen. De bepalingen van Richtlijn 2003/87/EG moeten regelmatig worden herbeoordeeld in het licht van de internationale ontwikkelingen en de inspanningen die worden gedaan ter verwezenlijking van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, waaronder de eerste mondiale inventarisatie in 2023 en de daaropvolgende mondiale inventarisaties daarna om de vijf jaar, bedoeld om informatie te bieden voor opeenvolgende nationaal vastgestelde bijdragen.
- (5) De Unie en haar lidstaten streven er sinds 1997 naar voortgang te maken met het bereiken van een internationale overeenkomst om de gevolgen van de broeikasgasemissies van de luchtvaart te beperken, en sinds 2008 beschikken zij over wetgeving om klimaatverandering als gevolg van luchtvaartactiviteiten te beperken door middel van de EU-ETS, die sinds 2005 operationeel is. Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft in zijn arrest van 21 december 2011 <sup>(3)</sup> gesteld dat de opnemings van luchtvaartactiviteiten in de EU-ETS overeenkomstig Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(4)</sup> geen inbreuk vormt op het internationaal recht. Om bij de ICAO sneller vooruitgang te kunnen maken, heeft de Unie tweemaal tijdgebonden afwijkingen van de EU-ETS goedgekeurd teneinde de nalevingsverplichtingen te beperken tot de emissies van vluchten tussen luchtvaartterreinen binnen de Europese Economische Ruimte („EER”), met gelijke behandeling op de routes van de vliegtuigexploitanten, waar ze ook zijn gevestigd. De meest recente afwijking van de EU-ETS, die is vastgelegd in Verordening (EU) nr. 421/2014 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(5)</sup> beperkte de nalevingsverplichtingen tot vluchten binnen de EER tussen 2013 en 2016 en beoogde mogelijke wijzigingen in het toepassingsgebied van de regeling voor activiteiten van en naar luchtvaartterreinen buiten de EER met ingang van 1 januari 2017, na de in die verordening bedoelde herziening.
- (6) Het werk dat de ICAO verricht voor een marktgebaseerde maatregel voor de emissies van de internationale luchtvaart, is één element van het zogeheten „pakket van maatregelen” ter verwezenlijking van het ambitieuze doel, te weten koolstofneutrale groei vanaf 2020 (CNG 2020), en moet worden aangevuld met vooruitgang in luchtverkeersbeheer en voortstuwingstechnologieën. Verdere ontwikkeling van onderzoeksstrategieën en -programma's zal van essentieel belang zijn voor technologische innovatie en operationele verbeteringen die nodig zijn om verder te gaan dan de CNG 2020-doelstelling en sectorbrede absolute emissiereducties te verwezenlijken.
- (7) Op het niveau van de Unie zijn diverse maatregelen vastgesteld die erop gericht zijn de versnippering van het Europese luchtruim te voorkomen om de doorstroming van het luchtverkeer en de controle van het luchtruimgebruik te verbeteren en zo de emissies te verminderen. De lidstaten hebben zich er opnieuw toe verplicht het concept van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ten uitvoer te leggen, rekening houdend met een verwachte toename van het luchtverkeer in de komende jaren. Er moet vooruitgang worden geboekt met het luchtverkeersbeheer en daarom moet de Gemeenschappelijke Onderneming ATM-onderzoek voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim (Sesar) sneller ten uitvoer worden gelegd. Andere maatregelen, zoals het gebruik van GNSS voor satellietnavigatie, gezamenlijke technologie-initiatieven, zoals Clean Sky I en Clean Sky II, en onderzoeksprogramma's van de Unie, zoals Horizon 2020 en de opvolgers daarvan, zullen ook bijdragen aan het verhogen van de efficiëntie en het terugdringen van de emissies van de luchtvaart.

<sup>(1)</sup> Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

<sup>(2)</sup> Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 betreffende een bewakings- en rapportagesysteem voor de uitstoot van broeikasgassen en een rapportagemechanisme voor overige informatie op nationaal niveau en op het niveau van de Unie met betrekking tot klimaatverandering, en tot intrekking van Beschikking nr. 280/2004/EG (PB L 165 van 18.6.2013, blz. 13).

<sup>(3)</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 21 december 2011, *Air Transport Association of America e.a./Secretary of State for Energy and Climate Change*, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

<sup>(4)</sup> Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (PB L 8 van 13.1.2009, blz. 3).

<sup>(5)</sup> Verordening (EU) nr. 421/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, met het oog op de tenuitvoerlegging tegen 2020 van een internationale overeenkomst die op emissies van de internationale luchtvaart wereldwijd één marktgebaseerde maatregel toepast (PB L 129 van 30.4.2014, blz. 1).

- (8) In het licht van de op de 39e Algemene Vergadering van de ICAO in oktober 2016 aangenomen resolutie over de uitvoering van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 ter compensatie van de emissies van de internationale luchtvaart boven de niveaus van 2020, is de vaststelling van normen en aanbevolen praktijken door de ICAO ter completering van die resolutie en ter uitvoering van de mondiale regeling gepland voor 2018. Voor de concrete toepassing ervan zullen de ICAO-partijen echter actie moeten ondernemen op nationaal niveau. Ook bestuursregelingen moeten door de ICAO worden uitgewerkt, zoals bijvoorbeeld een registratiesysteem. In die context moet, om het werk van de ICAO goed van de grond te krijgen en de uitvoering van de ICAO-regeling te vergemakkelijken, de huidige afwijking van de EU-ETS-verplichtingen voor vluchten naar en uit derde landen worden verlengd tot en met 31 december 2023. De verlenging van de afwijking moet gebeuren onder voorbehoud van herziening, zodat ervaring kan worden opgedaan die nodig is voor de uitvoering van de ICAO-regeling. Als gevolg van de verlenging van de afwijking zou de hoeveelheid te veilen en kosteloos te verlenen emissierechten, met inbegrip van de speciale reserve, evenredig moeten blijven aan de reductie van de verplichting om emissierechten in te leveren. Met ingang van 1 januari 2021 moet het aantal emissierechten dat aan vliegtuigexploitanten wordt toegewezen, jaarlijks worden verlaagd in overeenstemming met de lineaire reductiefactor die geldt voor alle andere sectoren in de EU-ETS, met inachtneming van de evaluatie met het oog op de uitvoering van de ICAO-regeling. De evaluatie zal in volledige overeenstemming met de richtsnoeren op het gebied van beter wetgeven, met adequate raadpleging van alle belanghebbenden, inclusief de lidstaten, worden voorbereid. De annulering van niet toegewezen emissierechten uit de bijzondere reserve moet worden voortgezet.
- (9) Opbrengsten van de veiling van emissierechten, of het financiële waarde-equivalent ervan, dienen te worden gebruikt om de klimaatverandering in de Unie en in derde landen aan te pakken, teneinde onder meer de broeikasgasemissies terug te dringen, zich aan te passen aan het effect van de klimaatverandering in de Unie en in derde landen, met name ontwikkelingslanden, onderzoek en ontwikkeling te financieren op het gebied van beperking en aanpassing, inclusief op het gebied van de luchtvaart, het luchtvervoer en met betrekking tot duurzame alternatieve brandstoffen voor de luchtvaart, de emissies terug te dringen via transport met een lage emissie en de beheerskosten van de EU-ETS te dekken. Lidstaten die die opbrengsten gebruiken voor de cofinanciering van onderzoek en innovatie, moeten bijzondere aandacht besteden aan programma's of initiatieven in het kader van het negende kaderprogramma voor onderzoek („KP9”). Als men wil dat er wordt voldaan aan de toezeggingen van de Unie, dan is het van essentieel belang dat er wordt gezorgd voor transparantie over het gebruik van de opbrengsten uit de veiling van emissierechten krachtens Richtlijn 2003/87/EG door de indiening van verslagen van de lidstaten overeenkomstig artikel 17 van Verordening (EU) nr. 525/2013.
- (10) De milieu-integriteit van de EU-ETS moet worden beschermd tegen het risico dat verplichtingen voor luchtvaartexploitanten en andere exploitanten die door een lidstaat worden gereguleerd, vervallen. Daarom moeten door zo'n lidstaat verleende emissierechten alleen bruikbaar zijn als de verplichtingen om emissierechten in te leveren niet dreigen te vervallen op een zodanige wijze dat de milieu-integriteit van de EU-ETS wordt ondermijnd. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om de nodige maatregelen te nemen teneinde de milieu-integriteit van de EU-ETS dienovereenkomstig te beschermen. Dergelijke maatregelen moeten gelden tot het moment dat zij niet meer nodig zijn omdat de omstandigheden zijn veranderd.
- (11) Aangezien essentiële elementen van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel nog moeten worden uitgewerkt en de uitvoering ervan afhankelijk is van de eigen wetgeving van de deelnemende staten en regio's, dient de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad regelmatig verslag uit te brengen over de in de ICAO-onderhandelingen geboekte vooruitgang, met name over de via de ICAO goedgekeurde relevante instrumenten, zoals normen en aanbevolen praktijken, de acties die door derde landen zijn ondernomen om de wereldwijde marktgebaseerde maatregel uit te voeren zodat deze voor de periode 2021-2035 van toepassing is op de emissies, inspanningen voor het instellen van ambitieuze en bindende maatregelen ter verwezenlijking van de langetermijndoelstellingen van de luchtvaartsector om de CO<sub>2</sub>-emissies in die sector tegen 2050 te halveren ten opzichte van de niveaus van 2005, en andere relevante internationale ontwikkelingen en toepasselijke instrumenten, zoals regels krachtens het UNFCCC en de Overeenkomst van Parijs inzake koolstofmarkten en boekhouding. Zodra er duidelijkheid is over de aard en inhoud van de ICAO-instrumenten, en vóór de start van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel van de ICAO, dient de Commissie een verslag uit te brengen waarin wordt onderzocht hoe deze instrumenten door middel van een herziening van Richtlijn 2003/87/EG kunnen worden opgenomen in het Unierecht. Voorts moet de Commissie daarin zo nodig de regels die voor vluchten binnen de EER gelden, bekijken. Uit het verslag van de Commissie moet daarbij blijken dat samenhang met het recht van de Unie moet worden verzekerd, met name om iedere verstoring van concurrentie te vermijden en iedere nodeloze administratieve belasting voor lidstaten en vliegtuigexploitanten zo klein mogelijk te houden. De Commissie moet dat verslag zo nodig vergezeld doen gaan van een voorstel aan het Europees Parlement en aan de Raad om erop toe te zien dat de luchtvaart bijdraagt aan de toezegging inzake reductie van broeikasgasemissies die de Unie voor 2030 voor de hele economie heeft gedaan.
- (12) Ter voorbereiding van de tenuitvoerlegging van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel van de ICAO, moeten de relevante gegevens over de emissies door luchtvaartactiviteiten zo spoedig mogelijk beschikbaar zijn. Deze emissies moeten worden gemonitord, gerapporteerd en geverifieerd volgens dezelfde beginselen als die welke van toepassing zijn op de monitoring, rapportage en verificatie van emissies door luchtvaartactiviteiten op grond van Richtlijn 2003/87/EG. Bijgevolg moet de Commissie voor de toepassing van de wereldwijde marktgebaseerde ICAO-maatregelen bepalingen inzake monitoring, rapportage en verificatie vaststellen die iedere concurrentievervalsing vermijden. Die bepalingen moeten stroken met de beginselen in de in artikel 14, lid 1, van Richtlijn

2003/87/EG bedoelde regeling, en moeten ervoor zorgen dat de ingediende emissieverslagen worden geverifieerd overeenkomstig de verificatiebeginselen en -criteria als bedoeld in artikel 15 van die richtlijn. Die bepalingen moeten worden vastgesteld volgens de procedure die van toepassing is op de monitoring, rapportage en verificatie uit hoofde van Richtlijn 2003/87/EG.

- (13) De luchtvaart oefent ook invloed uit op het klimaat door middel van het vrijkomen van stikstofdioxiden, waterdamp en sulfaat- en roetdeeltjes op grote hoogten, hetgeen, volgens wetenschappelijk onderzoek, een significant klimaateffect zou kunnen hebben. De Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering heeft geschat dat het totale klimaateffect van de luchtvaart momenteel twee tot vier maal groter is dan het loutere effect van haar kooldioxide-uitstoot in het verleden. In afwachting van de wetenschappelijke vooruitgang moeten alle gevolgen van de luchtvaart zo veel mogelijk worden aangepakt. In Richtlijn 2008/101/EG werd in 2008 een voorstel van de Commissie over stikstofdioxiden overwogen. Ondanks de technische en politieke moeilijkheden op dit gebied dient de Commissie vaart te zetten achter de hierop betrekking hebbende werkzaamheden. Onderzoek naar de vorming van condensatiesporen, ook wel condensstrepen genoemd, naar de ontwikkeling hiervan tot cirruswolken, naar de kleinere directe effecten van sulfaat-aerosolen en roet, en naar doeltreffende maatregelen daartegen, inclusief operationele en technische maatregelen, moet ook worden bevorderd.
- (14) Bij wijze van vereenvoudiging en om de administratieve taken te verlichten moeten vliegtuigexploitanten die jaarlijks minder dan 3 000 ton CO<sub>2</sub> uitstoten van vluchten binnen de EER, ten behoeve van de verificatie van hun emissies in aanmerking komen voor het instrument voor kleine emittenten dat bij Verordening (EU) nr. 606/2010 van de Commissie <sup>(1)</sup> is goedgekeurd. Niet-commerciële vliegtuigexploitanten die jaarlijks minder dan 1 000 ton CO<sub>2</sub> uitstoten, worden geacht te voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 2003/87/EG voor een nieuwe periode van tien jaar, waarin maatregelen moeten worden uitgewerkt om ervoor te zorgen dat in de toekomst alle marktdeelnemers aan emissiereducties bijdragen.
- (15) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk de huidige beperkingen van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten tot en met 31 december 2023 en de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar wegens de omvang of de gevolgen ervan beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (16) Het is van essentieel belang dat vliegtuigexploitanten en nationale autoriteiten rechtszekerheid wordt geboden met het oog op de uiterste inleveringstermijn van 30 april 2018, zoals vastgesteld in Richtlijn 2003/87/EG. Deze verordening moet dienovereenkomstig in werking treden op de dag van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
- (17) Richtlijn 2003/87/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

Richtlijn 2003/87/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) In artikel 3 quater wordt het volgende lid ingevoegd:

„3 bis. Elke toewijzing van emissierechten voor luchtvaartactiviteiten naar of van luchtvaartterreinen gelegen in landen buiten de Europese Economische Ruimte („EER”) na 31 december 2023 is onderworpen aan de in artikel 28 ter bedoelde evaluatie.”.

<sup>(1)</sup> Verordening (EU) nr. 606/2010 van de Commissie van 9 juli 2010 inzake de goedkeuring van een vereenvoudigd instrument, ontwikkeld door de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol), voor de raming van het brandstofverbruik van bepaalde vliegtuigexploitanten met een geringe emissie (PB L 175 van 10.7.2010, blz. 25).

2) In artikel 3 quinquies wordt lid 2 vervangen door:

„2. Vanaf 1 januari 2013 wordt 15 % van de emissierechten geveild. De Commissie bestudeert in hoeverre de luchtvaartsector met betrekking tot het EU-ETS en de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ontwikkelde wereldwijde marktgebaseerde maatregel de kosten van CO<sub>2</sub> kan doorberekenen aan zijn klanten. Deze studie onderzoekt het vermogen van de luchtvaartsector om de kosten van vereiste emissie-eenheden door te rekenen door deze kosten te vergelijken met andere nijverheidssectoren en de energiesector, zulks met de bedoeling een voorstel op te stellen om het percentage te veilen rechten te verhogen ingevolge de in artikel 28 ter, lid 2, bedoelde evaluatie, rekening houdend met de analyse van de doorgerekende kosten en met inaanmerkingneming van de afstemming op andere sectoren en van de concurrentie tussen verschillende vervoerswijzen.”.

3) In artikel 3 quinquies wordt lid 4 vervangen door:

„4. Alle opbrengsten die door de veiling van emissierechten worden gegenereerd, zouden moeten worden gebruikt om de klimaatverandering in de Unie en in derde landen aan te pakken, teneinde onder meer de broeikasgasemissies terug te dringen, zich aan te passen aan het effect van de klimaatverandering in de Unie en in derde landen, met name ontwikkelingslanden, onderzoek en ontwikkeling te financieren op het gebied van beperking en aanpassing, inclusief op het gebied van in het bijzonder de luchtvaart en het luchtvervoer, de emissies terug te dringen via transport met een lage emissie en de beheerskosten van het EU-ETS te dekken. Veilingopbrengsten dienen tevens te worden aangewend voor de financiering van gemeenschappelijke projecten ter vermindering van de broeikasgasemissies van de luchtvaartsector, zoals de Gemeenschappelijke Onderneming Sesar inzake ATM-onderzoek voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de gezamenlijke technologie-initiatieven Clean Sky en alle initiatieven die het wijdverbreide gebruik van GNSS voor satellitnavigatie en interoperabele vermogens in alle lidstaten mogelijk maken, met name projecten die de luchtvaartinfrastructuur, de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en het gebruik van het luchtruim verbeteren. De veilingopbrengsten kunnen ook worden gebruikt voor de financiering van bijdragen aan het Wereldfonds voor energie-efficiency en hernieuwbare energie, alsmede van maatregelen ter voorkoming van ontbossing. Lidstaten welke die opbrengsten gebruiken voor de cofinanciering van onderzoek en innovatie, besteden bijzondere aandacht aan programma's of initiatieven in het kader van het negende kaderprogramma voor onderzoek („KP9”). Transparantie over het gebruik van de opbrengsten uit de veiling van emissierechten krachtens deze richtlijn is essentieel voor het nakomen van de toezeggingen van de Unie.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van acties die uit hoofde van de eerste alinea van dit lid worden ondernomen.”.

4) In artikel 12 wordt lid 3 vervangen door:

„3. De lidstaten dragen er voor de periode tot en met 31 december 2020 zorg voor dat de exploitant van iedere installatie uiterlijk op 30 april van ieder jaar een hoeveelheid niet krachtens hoofdstuk II verleende emissierechten inlevert die gelijk is aan de totale emissies van die installatie gedurende het voorgaande kalenderjaar, als geverifieerd overeenkomstig artikel 15, en dat die rechten vervolgens worden geannuleerd. De lidstaten dragen er voor de periode vanaf 1 januari 2021 zorg voor dat de exploitant van iedere installatie uiterlijk op 30 april van ieder jaar een hoeveelheid emissierechten inlevert die gelijk is aan de totale emissies van die installatie gedurende het voorgaande kalenderjaar, als geverifieerd overeenkomstig artikel 15, en dat die rechten vervolgens worden geannuleerd, onder voorbehoud van de in artikel 28 ter bedoelde evaluatie.”.

5) In artikel 12 wordt vóór lid 3 bis het volgende lid ingevoegd:

„3-bis. Indien nodig en zolang zulks noodzakelijk is voor de bescherming van de milieu-integriteit van het EU-ETS, wordt het luchtvaartexploitanten en andere marktdeelnemers in het EU-ETS verboden emissierechten te gebruiken die zijn uitgegeven door een lidstaat ten aanzien waarvan er sprake is van verplichtingen voor luchtvaartexploitanten of andere marktdeelnemers die komen te vervallen. Het in artikel 19 bedoelde rechtsbesluit bevat de maatregelen die noodzakelijk zijn in de in dit lid bedoelde gevallen.”.

6) Artikel 28 bis wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

**„Afwijkingen die gelden vooruitlopend op de tenuitvoerlegging van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel van de ICAO”;**

b) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) de punten a) en b) worden vervangen door:

„a) alle emissies van vluchten naar of van luchtvaartterreinen gelegen in landen buiten de EER in elk kalenderjaar van 1 januari 2013 tot en met 31 december 2023, onder voorbehoud van de in artikel 28 ter bedoelde evaluatie;

b) alle emissies van vluchten tussen een luchtvaartterrein dat gelegen is in een ultraperifere regio in de zin van artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en een luchtvaartterrein dat gelegen is in een andere regio van de EER in elk kalenderjaar van 1 januari 2013 tot en met 31 december 2023, onder voorbehoud van de in artikel 28 ter bedoelde evaluatie.”;

ii) punt c) wordt geschrapt;

c) lid 2 wordt vervangen door:

„2. In afwijking van de artikelen 3 sexies en 3 septies, wordt aan vliegtuigexploitanten waarvoor de afwijkingen gelden waarin in lid 1, onder a) en b), van dit artikel wordt voorzien, elk jaar een aantal kosteloze emissierechten toegewezen dat is gereduceerd in verhouding tot de in die punten bepaalde reductie van de verplichting om emissierechten in te leveren.

In afwijking van artikel 3 septies, lid 8, worden emissierechten die niet zijn toegewezen uit de bijzondere reserve geannuleerd.

Vanaf 1 januari 2021 wordt het aantal aan vliegtuigexploitanten toegewezen emissierechten onderworpen aan de toepassing van de in artikel 9 bedoelde lineaire factor, onder voorbehoud van de in artikel 28 ter bedoelde evaluatie.

Wat de activiteiten in de periode van 1 januari 2017 tot en met 31 december 2023 betreft, publiceren de lidstaten vóór 1 september 2018 het aantal luchtvaartemissierechten dat zij aan elke vliegtuigexploitant hebben toegewezen.”;

d) lid 4 wordt vervangen door:

„4. In afwijking van artikel 3 quinquies, lid 3, wordt het aantal emissierechten dat elke lidstaat veilt, voor de periode van 1 januari 2013 tot en met 31 december 2023 gereduceerd, zodat het overeenstemt met het aandeel van de toegewezen emissierechten voor vluchten die niet vallen onder de afwijking bepaald in lid 1, onder a) en b), van dit artikel.”;

e) lid 6 wordt vervangen door:

„6. In afwijking van de artikelen 3 octies, 12, 15 en 18 bis, worden de emissies van een vliegtuigexploitant met totale jaarlijkse emissies van minder dan 25 000 ton CO<sub>2</sub> of van een vliegtuigexploitant met totale jaarlijkse emissies van minder dan 3 000 ton CO<sub>2</sub> van andere vluchten dan die welke in dit artikel, lid 1, onder a) en b), worden bedoeld, beschouwd als geverifieerde emissies indien deze werden vastgesteld met gebruikmaking van het instrument voor kleine emittenten dat bij Verordening (EU) nr. 606/2010 van de Commissie (\*) is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn ETS-ondersteuningsfaciliteit. De lidstaten mogen voor niet-commerciële vliegtuigexploitanten vereenvoudigde procedures toepassen, op voorwaarde dat dergelijke procedures niet minder nauwkeurig zijn dan het instrument voor kleine emittenten.

(\*) Verordening (EU) nr. 606/2010 van de Commissie van 9 juli 2010 inzake de goedkeuring van een vereenvoudigd instrument, ontwikkeld door de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol), voor de raming van het brandstofverbruik van bepaalde vliegtuigexploitanten met een geringe emissie (PB L 175 van 10.7.2010, blz. 25).”;

f) lid 7 wordt vervangen door:

„7. Op landen waarmee een overeenkomst krachtens artikel 25 of 25 bis is gesloten, is lid 1 van dit artikel alleen van toepassing volgens de bepalingen van die overeenkomst.”;

g) lid 8 wordt geschrapt.

7) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 28 ter

#### **Verslag en evaluatie door de Commissie over de tenuitvoerlegging van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel van de ICAO**

1. De Commissie brengt vóór 1 januari 2019 en nadien op gezette tijden aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de vorderingen van de onderhandelingen in de ICAO over de tenuitvoerlegging van de wereldwijde

marktgebaseerde maatregel die vanaf 2021 voor emissies moet gelden, met name met betrekking tot: i) de desbetreffende ICAO-instrumenten, onder meer de normen en aanbevolen praktijken; ii) de door de ICAO-raad goedgekeurde aanbevelingen die relevant zijn voor de wereldwijde marktgebaseerde maatregel; iii) de invoering van een wereldwijd register; iv) de binnenlandse maatregelen die door derde landen zijn genomen met het oog op de uitvoering van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die vanaf 2021 voor emissies moet gelden; v) de gevolgen van voorbehouden van derde landen; en vi) andere relevante internationale ontwikkelingen en toepasselijke instrumenten.

In overeenstemming met de mondiale inventarisatie van het UNFCCC brengt de Commissie tevens verslag uit over de inspanningen ter verwezenlijking van het ambitieuze langetermijndoel van de luchtvaartsector om de CO<sub>2</sub>-emissies van de luchtvaart tegen 2050 te halveren ten opzichte van de niveaus van 2005.

2. Binnen twaalf maanden na de goedkeuring door de ICAO van de relevante instrumenten, en voordat de wereldwijde marktgebaseerde maatregel ingaat, dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in waarin zij onderzoekt hoe die uit te voeren instrumenten door middel van een herziening van deze richtlijn in het Unierecht kunnen worden opgenomen. De Commissie neemt in dat verslag zo nodig tevens de regels in aanmerking die voor vluchten binnen de EER gelden. In het verslag wordt tevens de ambitie en de algemene milieu-integriteit van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel onderzocht, met inbegrip van de mate van algemene ambitie met betrekking tot de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, het participatieniveau, de afdwingbaarheid ervan, de transparantie, de sancties voor niet-naleving, de processen voor inbreng van het publiek, de kwaliteit van de compensatiecredits, de monitoring, rapportage en verificatie van de emissies, de registers, de verantwoordingsplicht alsook de regels voor het gebruik van biobrandstoffen. Daarnaast moet in het verslag worden nagegaan of de overeenkomstig artikel 28 quater, lid 2, vastgestelde bepalingen moeten worden herzien.

3. De Commissie doet het in lid 2 van dit artikel genoemde verslag zo nodig vergezeld gaan van een voorstel aan het Europees Parlement en aan de Raad tot wijziging, schrapping, verlenging of vervanging van de afwijkingen waarin artikel 28 bis voorziet, zulks in overeenstemming met de toezegging inzake reductie van broeikasgasemissies die de Unie voor 2030 voor de hele economie heeft gedaan met het doel om de milieu-integriteit en doeltreffendheid van de klimaatactie van de Unie in stand te houden.

#### *Artikel 28 quater*

#### **Bepalingen inzake monitoring, rapportage en verificatie voor de toepassing van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel**

1. De Commissie stelt bepalingen vast voor de passende monitoring, rapportage en verificatie van de emissies met het oog op de tenuitvoerlegging van de wereldwijde marktgebaseerde ICAO-maatregel voor alle routes die eronder vallen. Die bepalingen stelen op de relevante, in de ICAO goedgekeurde instrumenten, voorkomen verstoringen van de mededinging, stroken met de beginselen in de in artikel 14, lid 1, bedoelde verordening, en zorgen ervoor dat de ingediende emissieverslagen worden geverifieerd overeenkomstig de verificatiebeginselen en -criteria van artikel 15.

2. De in lid 1 van dit artikel bedoelde bepalingen worden vastgesteld volgens de procedure als bedoeld in de artikelen 14 en 15.”.

8) Aan artikel 30 wordt het volgende lid toegevoegd:

„5. Vóór 1 januari 2020 dient de Commissie een bijgewerkte analyse te presenteren van de niet-CO<sub>2</sub>-effecten van de luchtvaart, zo nodig vergezeld van een voorstel over de wijze waarop die effecten het best worden aangepakt.”.

9) In bijlage I, onder k), wordt het jaar „2020” vervangen door „2030”.

#### *Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 13 december 2017.

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

A. TAJANI

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

M. MAASIKAS

---