



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 20.12.2006
COM(2006) 818 definitief

2006/0304 (COD)

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**

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2006) 1684}

{SEC(2006) 1685}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Het luchtvervoer is uitgegroeid tot een integrerend onderdeel van de samenleving in de 21e eeuw. Dankzij het luchtvervoer kunnen zowel passagiers als vracht ongekend snel grote afstanden afleggen, hetgeen bijdraagt aan de Europese en wereldwijde integratie. Helaas draagt de luchtvaart echter ook bij aan de klimaatverandering. In 2004 is de uitstoot van broeikasgassen door het aandeel van de Gemeenschap in de internationale luchtvaart met nog eens 7,5% gestegen ten opzichte van 2003, hetgeen de totale toename sinds 1990 op 87% brengt. Als deze tendens doorzet, bestaat het risico dat het groeiende aandeel van de Gemeenschap in de internationale luchtvaart tegen 2012 meer dan een kwart van de milieuwinst teniet doet van de verminderingen waar de Gemeenschap zich uit hoofde van het Protocol van Kyoto toe verplicht heeft. Aangezien de internationale luchtvaart nog buiten het Protocol van Kyoto valt, heeft deze groei vooralsnog geen wettelijke gevolgen. Dit doet echter niets af aan de gevolgen voor het milieu, die zullen moeten worden aangepakt als onderdeel van een doeltreffend, vooruitziend klimaatbeleid.

Dit voorstel beoogt het groeiende aan de luchtvaart toe te schrijven effect op de klimaatverandering aan te pakken door de luchtvaart op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (de "Gemeenschapsregeling").

- **Algemene achtergrond**

Op 27 september 2005 heeft de Commissie de mededeling "Het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terugdringen" aangenomen. De hoofdconclusie die hierin werd getrokken was dat, gezien de groei die het luchtverkeer in de toekomst waarschijnlijk zal doormaken, verdere beleidsmaatregelen nodig zijn om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering aan te pakken. Na analyse van een aantal opties heeft de Commissie besloten de voorkeur te geven aan een nieuw marktgebaseerd instrument op communautair niveau boven andere financiële maatregelen zoals belastingen en heffingen. De Commissie was van mening dat "*... de beste aanpak, vanuit economisch en ecologisch oogpunt, hierin bestaat dat het klimaateffect van de luchtvaartsector onder [de Gemeenschapsregeling] wordt gebracht*". Op basis van deze conclusie kondigde de Commissie aan dat zij voornemens was hiertoe een wetgevingsvoorstel uit te brengen en verzocht zij de Raad en het Europees Parlement de in deze mededeling vervatte beleids- en designaanbevelingen in overweging te nemen. Dit voorstel is bedoeld om deze cruciale pijler van de strategie uit te voeren zonder dat dit gevolgen heeft voor de andere daarin opgenomen middelen voor de aanpak van klimaatverandering via een totaalbenadering op basis van een verbeterde technologie en een beter gebruik van

vliegtuigen (door bijvoorbeeld verbeteringen in de luchtverkeersregeling, onderzoek enz.)¹.

Op 2 december 2005 nam de Raad van ministers van Milieu conclusies aan, waarin hij erkent dat opname van de luchtvaartsector in de Gemeenschapsregeling de beste aanpak lijkt te zijn, en hij de Commissie verzoekt nog in 2006 een wetgevingsvoorstel in te dienen. De hoofdpunten van de door de Milieuraad bereikte conclusies werden door de Europese Raad bevestigd. Op 21 april 2006 bracht het Europees Economisch en Sociaal Comité een advies uit over de mededeling, waarin het zich op het standpunt stelt dat opname van de luchtvaart in de Gemeenschapsregeling een haalbare optie zou kunnen zijn. Op 4 juli 2006 nam het Europees Parlement een resolutie aan, waarin het de mededeling van de Commissie verwelkomt en erkent 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.

De uiteindelijke doelstelling van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC) 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. Alle sectoren van de communautaire economie moeten worden onderworpen aan zodanige beleidsmaatregelen dat de aanmerkelijke verminderingen in de uitstoot van broeikasgassen ten opzichte van de niveaus van 1990 teweeg worden gebracht die nodig zijn om dit doel te bereiken.

De beperkings- en verminderingsdoelen die in het kader van het Protocol van Kyoto zijn gesteld, hebben wel betrekking op de emissies door de binnenlandse luchtvaart maar niet op de emissies door internationale vluchten. In plaats daarvan verplicht het Protocol van Kyoto de partijen ertoe om te *"streven naar beperking of reductie van emissies van ... broeikasgassen uit de in de luchtvaart ... gebruikte bunkerbrandstoffen, waarbij zij werken via respectievelijk de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ..."*. Tijdens de zesde vergadering van het Comité milieubescherming en luchtvaart van de Burgerluchtvaartorganisatie (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 onaantrekkelijk leek dat die niet verder nagestreefd zou moeten worden. In plaats daarvan wordt echter in Resolutie 35-5 van de Algemene Vergadering van de ICAO gepleit voor een open handel in emissierechten en gevraagd om de ontwikkeling van niet-bindende richtsnoeren die eventueel door de staten kunnen worden gebruikt om de emissie door de internationale luchtvaart in hun regelingen voor de handel in emissierechten op te nemen. De Commissie en de lidstaten nemen deel aan en geven steun voor deze werkzaamheden, die volgens plan in 2007 door de ICAO moeten worden afgerond. De Algemene Vergadering van de ICAO in september 2007 zal dit onderwerp bespreken. Dit voorstel zal naar verwachting in elk geval niet vóór die datum van kracht worden. Gedurende de

¹ Zie met name hoofdstuk 5 van COM(2005) 459.

medebeslissingsprocedure zal indien van toepassing rekening worden gehouden met de definitieve ICAO-richtsnoeren. Dit voorstel is bedoeld om een model voor de handel in emissierechten voor de luchtvaart te bieden, dat bij de contacten van de EU met de belangrijkste internationale partners als referentie kan fungeren, en om de ontwikkeling van soortgelijke systemen wereldwijd te stimuleren. De Commissie steunt ook de doelstelling om tot een mondiale overeenkomst te komen waarmee de emissie door de luchtvaart op mondiaal niveau effectief kan worden aangepakt.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (zoals gewijzigd). Met dit voorstel wordt beoogd Richtlijn 2003/87/EG te wijzigen teneinde de luchtvaart op te nemen in de Gemeenschapsregeling.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de Unie**

Dit voorstel is gericht op de bescherming, het behoud en de verbetering van de kwaliteit van het milieu door het klimaatteffect van de luchtvaart te verkleinen. Het is verenigbaar met het gemeenschappelijk vervoersbeleid aangezien het de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer bevordert.

2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, voornaamste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

Ter raadpleging werd de mededeling van september 2005 voorafgegaan door een openbare conferentie over luchtvaart en klimaatverandering tijdens de Groene Week van 2005.

Voor de follow-up van de mededeling werd een werkgroep "Luchtvaart" ingesteld, in het kader van de tweede fase van het Europese Klimaatveranderingsprogramma (ECCP II), om de Commissie te adviseren over manieren waarop de luchtvaart in de Gemeenschapsregeling kan worden opgenomen. De werkgroep bestond uit deskundigen van de lidstaten en belangrijke belanghebbende organisaties, waaronder bedrijfs-, consumenten- en milieuorganisaties.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Bij het opzetten van de voorgestelde regeling is rekening gehouden met de informatie die werd verzameld tijdens de raadpleging van de belanghebbenden. Hoe dit precies is gebeurd wordt uiteengezet in het effectbeoordelingsverslag.

Van 11.03.2005 tot 06.05.2005 werd een open raadpleging gehouden op internet. De Commissie heeft 5758 reacties ontvangen. De uitkomsten zijn beschikbaar op http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

(1) Klimaatveranderingswetenschap; (2) deskundigheid van de luchtvaartsector, waaronder vliegtuigfabrikanten, luchthavenexploitanten en luchtvaartmaatschappijen; (3) deskundigheid op het gebied van modellering; (4) schattingen van de emissies en gegevens over het luchtverkeer.

Gebruikte methode

Modellering met behulp van formele wiskundige modellen en berekeningen op basis van statistische gegevens.

Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Nationale, regionale en lokale overheden, industrieverenigingen, vakverenigingen, milieuorganisaties, consumentenorganisaties, wetenschappelijke en onderzoeksinstituten en andere Directoraten-generaal van de Commissie.

Samenvatting van de ontvangen en gebruikte adviezen

Er was algemene overeenstemming dat de luchtvaart bijdraagt aan de klimaatverandering, en erkenning van het feit dat er maatregelen moeten worden getroffen om dit aan te pakken. Hierbij ging de voorkeur uit naar emissiehandel boven belastingen en heffingen. Wat het ontwerp van de regeling betreft werd algemeen aanvaard dat de verplichtingen uit hoofde van de regeling moeten gelden voor vliegtuigexploitanten. Hoewel er geen overeenstemming was over de geografische reikwijdte van de regeling, was men het er wel voor een groot deel over eens dat de hoeveelheid emissierechten en de toewijzingsprocedure geharmoniseerd moeten worden. De meerderheid van de geraadpleegde partijen was van mening dat de regeling een open handelsregeling moet zijn, maar geen nadelige invloed mag hebben op het voor de Gemeenschapsregeling gebruikte berekeningssysteem.

Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek

Het eindverslag en de agenda's, achtergronddocumentatie en presentaties van elke vergadering van de werkgroep "Luchtvaart" zijn openbaar toegankelijk op internet op http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm. Door belanghebbenden ingediende standpunten ter ondersteuning van de visies die in de notulen zijn vastgelegd, zijn eveneens beschikbaar op dezelfde website.

- **Effectbeoordeling**

De mededeling van september 2005 ging vergezeld van een effectbeoordeling waarin de verschillende beleidsopties die mogelijk zijn om het klimaatteffect van de luchtvaart te verkleinen, werden beoordeeld. Daarin werd geconcludeerd dat emissiehandel zowel in economisch als in milieuopzicht de meest doelmatige oplossing is.

Dit voorstel gaat vergezeld van een verdere effectbeoordeling. Hierin worden de verschillende ontwerp mogelijkheden en beleidskeuzen voor de opname van de

luchtvaart in de Gemeenschapsregeling onder de loep genomen. Geconcludeerd wordt dat, aangezien iedere luchtvaartmaatschappij op iedere route die onder de regeling valt gelijk wordt behandeld, luchtvaartmaatschappijen de nalevingskosten naar verwachting voor een groot deel of zelfs volledig doorberekenen aan hun klanten. Dit zou slechts een gering effect hebben op de voorspelde vraagstijging: van 142% als er geen maatregelen worden getroffen, naar minimaal 135% over de periode 2005-2020 voor alle vertrekkende en aankomende vluchten. De gevolgen voor de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen zouden te verwaarlozen zijn. De belangrijkste verschillen tussen maatschappijen zijn de lengte van de reis, de leeftijd van het gebruikte vliegtuig en de lading aan boord. Daarom zouden luchtvaartmaatschappijen die over kortere afstanden vliegen, met oudere vliegtuigen en met minder passagiers of vracht aan boord, sterkere gevolgen ondervinden dan brandstofefficiëntere vervoerders. Ook de gevolgen voor de concurrentie tussen luchthavens en voor het toerisme zouden te verwaarlozen zijn. Eventuele risico's voor het toerisme zouden hoe dan ook worden beperkt als alle vertrekkende en aankomende vluchten in de regeling worden opgenomen.

De Commissie heeft een effectbeoordeling uitgevoerd, die is opgenomen in haar werkprogramma. Het verslag is beschikbaar op http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

• Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)

De voorgestelde richtlijn zou Richtlijn 2003/87/EG wijzigen teneinde de luchtvaart op te nemen in de Gemeenschapsregeling.

In de bestaande Gemeenschapsregeling wordt aan exploitanten een aantal emissierechten toegewezen, die elk goed zijn voor één ton kooldioxide-uitstoot per jaar. Het totaal aantal toegewezen emissierechten vormt een grens voor de totale uitstoot door de deelnemers aan de regeling. Jaarlijks moeten de exploitanten voor 30 april zoveel emissierechten inleveren als overeenkomt met hun daadwerkelijke uitstoot. Doordat ze emissierechten kunnen verhandelen, kunnen uitstootverminderingen worden verwezenlijkt waar deze het meest kosteneffectief zijn.

De voorschriften voor de emissiebewaking en -rapportage treden in werking met ingang van 2010. Vanaf 2011 zullen de emissies door de luchtvaartsector aan een bovengrens gebonden zijn en zullen vliegtuigexploitanten emissierechten moeten inleveren om hun emissies te dekken.

Kernpunten zijn:

- De verantwoordelijkheid voor de naleving van de verplichtingen uit hoofde van de regeling zal berusten bij de vliegtuigexploitanten;
- De regeling zal met ingang van 1 januari 2012 gelden voor alle vluchten die aankomen op of vertrekken van een luchthaven in de Gemeenschap. Vluchten tussen EU-luchthavens vallen met ingang van 1 januari 2011 onder de regeling;

- Vluchten door staatsluchtvaartuigen, vluchten volgens zichtvliegvoorschriften, rondvluchten, vluchten voor het testen van navigatieapparatuur of voor opleidingsdoeleinden, reddingsvluchten en vluchten met luchtvaartuigen met een maximumstartgewicht van minder dan 5 700 kg zullen buiten de regeling vallen;
- Om ook andere gassen aan te pakken zal de Commissie na een grondige effectbeoordeling eind 2008 een voorstel indienen op het gebied van de emissie van stikstofoxiden door de luchtvaart;
- Om overlap en buitensporige administratieve lasten voor vliegtuigexploitanten te voorkomen, zal iedere vliegtuigexploitant, ook de exploitanten uit derde landen, door slechts één lidstaat worden geadmistreerd;
- In tegenstelling tot de huidige regeling zal de toewijzingsmethode voor de emissierechten over de gehele Gemeenschap worden geharmoniseerd;
- Het totale aantal aan de vliegtuigexploitant toe te wijzen emissierechten zal op communautair niveau worden bepaald aan de hand van de gemiddelde emissies door de luchtvaart in de jaren 2004-2006;
- Een vast percentage van de totale hoeveelheid emissierechten zal kosteloos aan de hand van een benchmark worden toegewezen aan vliegtuigexploitanten die een aanvraag indienen (bij de vroegste aanvraag wordt uitgegaan van gegevens over 2008). Voor de periode 2011-2012 zal dit percentage overeenkomen met het gemiddelde percentage dat wordt voorgesteld door de lidstaten die veilingen in hun nationale toewijzingsplannen opnemen. Daarna zal het percentage worden herzien in het licht van de resultaten van de algehele evaluatie van de regeling voor de handel in emissierechten;
- Hoe het veilen in zijn werk zal gaan, bijvoorbeeld hoe de veiling moet worden opgezet en wanneer deze moet worden gehouden, zal in detail worden beschreven in een Verordening van de Commissie. De veilingopbrengsten moeten worden gebruikt voor de verlichting van en de aanpassing aan de effecten van de klimaatverandering en voor de dekking van de administratieve kosten;
- Evenals de andere deelnemers aan de Gemeenschapsregeling, zullen vliegtuigexploitanten hun kooldioxide-uitstoot moeten bewaken en er jaarlijks voor 31 maart verslag over moeten uitbrengen aan de bevoegde autoriteit in de administrerende lidstaat. De verslagen moeten worden geverifieerd om er zeker van te zijn dat de gegevens juist zijn. De basisprincipes voor de bewaking van, de rapportage over, en de verificatie van de emissies, die in dit verslag worden beschreven, zullen verder worden uitgewerkt in de vorm van richtsnoeren;
- Vliegtuigexploitanten krijgen de mogelijkheid om emissierechten te kopen van andere sectoren in de Gemeenschapsregeling om daarmee hun emissies te dekken;
- Vliegtuigexploitanten krijgen de mogelijkheid om projectkredieten – zogenaamde emissiereductie-eenheden (ERU's) en gecertificeerde emissiereducties (CER's) – te gebruiken uit de mechanismen voor gezamenlijke uitvoering of schone ontwikkeling (JI/CDM), tot aan een geharmoniseerde bovengrens die gelijk is aan

het gemiddelde van de grenzen die door de lidstaten zijn opgelegd in hun nationale toewijzingsplannen voor andere sectoren in de Gemeenschapsregeling;

- De binnenlandse luchtvaart zal in de regeling worden opgenomen en op dezelfde wijze worden behandeld als de internationale luchtvaart;
- Bijzondere aandacht voor de behandeling van luchtvervoersdiensten naar afgelegen of geïsoleerde regio's, die bijzonder afhankelijk zijn van deze diensten, kan het best worden opgenomen in het kader van bestaande maatregelen, zoals openbare-dienstverplichtingen en steunmaatregelen van sociale aard uit hoofde van artikel 87, lid 2, van het Verdrag.

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag van dit voorstel is artikel 175 van het Verdrag (dat ook de rechtsgrondslag was van Richtlijn 2003/87/EG).

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap valt.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt:

- De economische voordelen van de emissiehandel kunnen enkel worden behaald als emissierechten op communautaire schaal kunnen worden verhandeld en aanvaard. Hiertoe is het noodzakelijk een gemeenschappelijk kader vast te stellen.
- Gezien het hoge integratieniveau op de communautaire luchtvervoersmarkt zou de toepassing van verschillend beleid op lidstaatniveau concurrentievervalsingen in de hand kunnen werken.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt:

- Een geharmoniseerde aanpak om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terug te dringen kan het beste worden bereikt door het aannemen van wetgeving op Gemeenschapsniveau. Aangezien alle luchtvaartmaatschappijen die vliegen vanaf de luchthavens in de Gemeenschap gelijk behandeld zouden worden, zouden concurrentievervalsingen tot een minimum worden beperkt.
- De Raad en het Europees Parlement hebben de Commissie verzocht een voorstel te doen voor communautair optreden en hebben het potentieel van de handel in emissierechten onderkend. Richtlijn 2003/87/EG moet worden gewijzigd om de luchtvaart op te nemen in de Gemeenschapsregeling.
- De Gemeenschap is een belangrijke speler in de wereldwijde luchtvaart en is verantwoordelijk voor ongeveer de helft van de kooldioxide-uitstoot van de internationale luchtvaart die door de geïndustrialiseerde landen aan het UNFCCC wordt gerapporteerd.

- Het voorstel wijzigt de Gemeenschapsregeling om een gemeenschappelijk kader vast te stellen, maar laat de taken op het gebied van tenuitvoerlegging en handhaving over aan de lidstaten, die deze beter kunnen uitvoeren.

Het voorstel is dus in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende redenen in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

- In het voorstel worden enkel de onderdelen geregeld die noodzakelijk zijn om de regeling naar behoren te laten functioneren en om concurrentievervalsingen die zouden kunnen voortkomen uit verschillen in de behandeling van vliegtuigexploitanten tussen lidstaten, te vermijden. Omwille van de samenhang en ter beperking van de tenuitvoerleggingskosten wordt in het voorstel zoveel mogelijk uitgegaan van de bestaande opzet van de Gemeenschapsregeling. Waar de procedures die in de huidige regeling worden toegepast, niet geschikt zijn voor de luchtvaartsector, worden speciale maatregelen vastgesteld, zonder dat dit ten koste gaat van de eenvoud en de milieu-integriteit van de regeling.
- Met de handel in emissierechten kan milieuwinst worden behaald tegen lagere kosten dan met andere middelen. Dit is daarom de meest kosteneffectieve manier om de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart aan te pakken.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgestelde instrumenten: richtlijn.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn:

Aangezien de richtlijn een andere richtlijn wijzigt teneinde de luchtvaart op te nemen in de Gemeenschapsregeling, zouden andere instrumenten niet geschikt zijn.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De uitgaven voor activiteiten in het kader van deze richtlijn zullen worden gedekt door het Financieel Instrument voor het milieu (LIFE+ voor 2007-2013). Er wordt geen extra bedrag gevraagd.

5. AANVULLENDE INFORMATIE

- **Evaluatie-/herzienings-/vervalbepaling**

Het voorstel bevat een evaluatiebepaling.

- **Transponeringstabel**

De lidstaten delen de Commissie de tekst van de nationale bepalingen tot omzetting van de richtlijn mee, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

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

(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 Commissie²,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité³,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁴,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁵,

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 en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad⁶ 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.
- (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 klimaatverandering⁷, 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

² PB C van , blz. .

³ PB C van , blz. .

⁴ PB C van , blz. .

⁵ PB C van , blz. .

⁶ PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32. Richtlijn als gewijzigd bij Richtlijn 2004/101/EG (PB L 338 van 13.11.2004, blz. 18).

⁷ PB L 33 van 7.2.1994, blz. 11.

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 stabilisatie-doelstelling 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 verplichtingen⁸, 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).
- (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 onaantrekkelijk 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, een open handel in emissierechten 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 Raad⁹ werd bepaald dat de Gemeenschap specifieke maatregelen zou vaststellen en invoeren ter beperking van

⁸ PB L 130 van 15.5.2002, blz. 1.

⁹ PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1.

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) In haar mededeling van 27 september 2005¹⁰ 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 2006 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.
- (9) Deze richtlijn beoogt het aan de luchtvaart toe te schrijven effect op de klimaatverandering aan te pakken door de emissies als gevolg van de luchtvaart op te nemen in de Gemeenschapsregeling.
- (10) 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.
- (11) Met ingang van 2011 moeten de emissies van vluchten tussen luchthavens in de Gemeenschap in de communautaire regeling worden opgenomen. Met ingang van 2012 moeten de emissies worden opgenomen van alle vluchten die aankomen op en vertrekken van de luchthavens in de Gemeenschap. De Gemeenschapsregeling kan

¹⁰ COM(2005) 459.

daarbij als blauwdruk dienen voor de uitbreiding van de regeling op mondiaal niveau. Indien een derde land ter vermindering van het klimaateffect van vluchten vanuit dat land naar een luchthaven van de Gemeenschap maatregelen treft die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen van deze richtlijn, moet de werkingssfeer van de Gemeenschapsregeling zodanig worden gewijzigd dat vluchten vanuit dat land die in de Gemeenschap aankomen, buiten de regeling vallen.

- (12) De luchtvaart heeft effect op het wereldklimaat via de uitstoot van kooldioxide, stikstofoxiden, waterdamp en sulfaat- en roetdeeltjes. Het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) heeft geschat dat het totale klimaateffect van de luchtvaart momenteel zo'n twee tot vier maal groter is dan het effect van haar kooldioxide-uitstoot alleen. Recent EU-onderzoek wijst uit dat het totale effect van de luchtvaart ongeveer tweemaal zo groot zou kunnen zijn als het effect van kooldioxide alleen. In geen van deze gevallen wordt rekening gehouden met de zeer onzekere effecten die cirruswolken kunnen hebben. In overeenstemming met artikel 174, lid 2, van het Verdrag moet het milieubeleid van de Gemeenschap berusten op het voorzorgsbeginsel. Daarom moeten alle effecten van de luchtvaart zoveel mogelijk in beschouwing worden genomen. In afwachting van wetenschappelijke vooruitgang bij het aanwijzen van geschiktere parameters voor de vergelijking van de verschillende effecten is een pragmatische en op het voorzorgsbeginsel berustende benadering geboden. De uitstoot van stikstofoxiden zal aan de orde komen in andere wetgeving die door de Commissie zal worden voorgesteld.
- (13) Om concurrentievervalsingen te vermijden moet een geharmoniseerde toewijzingsmethode worden uitgewerkt. Om te zorgen dat nieuwe vliegtuigexploitanten tot de markt kunnen toetreden, zal een deel van de emissierechten worden geveild, in overeenstemming met de door de Commissie uit te werken regels. Aan vliegtuigexploitanten die hun vluchten staken, moeten emissierechten verleend blijven worden tot het einde van de periode waarvoor de kosteloze emissierechten al zijn toegewezen.
- (14) 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, de financiering van onderzoek en ontwikkeling op het vlak van vermindering en aanpassing, en de dekking van de administratiekosten van de regeling. De veilingopbrengsten moeten in het bijzonder worden gebruikt voor het financieren van bijdragen aan het wereldfonds voor energie-efficiency en hernieuwbare energie, alsmede van maatregelen om ontbossing te voorkomen en de aanpassing in ontwikkelingslanden te vergemakkelijken. De Commissie dient in kennis te worden gesteld van bepalingen voor het gebruik van de opbrengst van de veilingen. Deze kennisgeving ontslaat de lidstaten echter niet van de in artikel 88, lid 3, van het Verdrag neergelegde verplichting om bepaalde nationale maatregelen aan te melden. De richtlijn laat het resultaat van eventuele toekomstige staatssteunprocedures die overeenkomstig de artikelen 87 en 88 van het Verdrag kunnen worden ingeleid, onverlet.
- (15) Om de kosteneffectiviteit van de regeling te verhogen, moeten vliegtuigexploitanten de mogelijkheid krijgen om gecertificeerde emissiereducties en emissiereductie-eenheden uit projectactiviteiten te gebruiken om te voldoen aan verplichtingen die het inleveren van emissierechten tot aan een geharmoniseerde grens inhouden.

- (16) 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.
- (17) 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.
- (18) De Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol) zou over gegevens kunnen beschikken die lidstaten of de Commissie van pas kunnen komen bij het nakomen van hun verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn.
- (19) 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.
- (20) 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 uitvoeringsbevoegdheden¹¹.
- (21) De Commissie dient met name te worden gemachtigd om maatregelen vast te stellen voor de veiling van emissierechten die niet per se kosteloos behoeven te worden verleend, en om wijzigingen aan te brengen in de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten, in gevallen waar een derde land maatregelen invoert om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terug te dringen. Aangezien het maatregelen van algemene strekking betreft, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen en deze richtlijn aan te vullen door toevoeging of wijziging van nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten deze worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (22) 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

¹¹ 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).

artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om dat doel te bereiken.

(23) 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) De volgende punten worden toegevoegd:

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

p) "administrerende lidstaat": lidstaat die verantwoordelijk is voor de administratie van de regeling met betrekking tot een vliegtuigexploitant, overeenkomstig artikel 18 bis;

q) "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;

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

(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. Voor de periode van 1 januari 2011 tot en met 31 december 2012 is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan 100% van de som van de historische luchtvaartemissies voor elk jaar.
2. Voor de in artikel 11, lid 2, bedoelde periode, die ingaat op 1 januari 2013, is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan 100% van de historische luchtvaartemissies vermenigvuldigd met het aantal jaren in de periode.
3. Voor de derde in artikel 11, lid 2, bedoelde periode en iedere daaropvolgende periode is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan 100% van de historische luchtvaartemissies vermenigvuldigd met het aantal jaren in de periode.
4. 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. Voor de in artikel 3 ter, lid 1, bedoelde periode wordt een percentage van de rechten geveild. Dit percentage komt overeen met het gemiddelde percentage dat wordt voorgesteld door de lidstaten die voor deze periode veilingen in hun nationale toewijzingsplannen uit hoofde van hoofdstuk III opnemen.
2. Bij de bepaling van het te veilen percentage voor toekomstige perioden wordt rekening gehouden met de algehele evaluatie van deze richtlijn.
3. De Commissie stelt een verordening vast met gedetailleerde bepalingen over de veiling door lidstaten van emissierechten die niet kosteloos behoeven te worden verleend uit hoofde van de leden 1 en 2. Voor alle lidstaten geldt dat het aantal in elke periode te veilen emissierechten evenredig is met het aandeel van de betreffende lidstaat in de totale aan de luchtvaart toe te schrijven emissies voor de referentie jaren, als gerapporteerd ingevolge artikel 14, lid 3, en geverifieerd ingevolge artikel 15. Voor de in artikel 3 ter, lid 1, bedoelde periode is het

referentiejaar 2010; voor iedere volgende in artikel 3 ter bedoelde periode is het referentiejaar het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode waarop de veiling betrekking heeft, afloopt.

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 opbrengsten van de veiling van emissierechten overeenkomstig lid 3 worden gebruikt voor de beperking van de uitstoot van broeikasgassen, de aanpassing aan de effecten van de klimaatverandering, de financiering van onderzoek en ontwikkeling op het vlak van vermindering en aanpassing, en de dekking van de kosten voor de administrerende lidstaat met betrekking tot deze richtlijn. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van maatregelen die uit hoofde van dit lid worden genomen.
5. 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 3 ter bedoelde periode kan elke vliegtuigexploitant een aanvraag indienen voor een toewijzing van overeenkomstig artikel 3 quater kosteloos toe te wijzen emissierechten. Een aanvraag kan worden ingediend door aan de administrerende lidstaat geverifieerde tonkilometergegevens over te leggen over de in bijlage I vermelde luchtvaartactiviteiten die door die exploitant zijn uitgevoerd in het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode waarop de aanvraag betrekking heeft, afloopt, overeenkomstig de bijlagen IV en V. Aanvragen moeten ten minste 21 maanden voor het begin van de periode waarop de aanvraag betrekking heeft, worden ingediend.
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 3 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) het aantal emissierechten voor die periode dat overeenkomstig artikel 3 quater kosteloos zal worden toegewezen;
 - c) 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 c) bedoelde benchmark wordt berekend door het aantal onder b) bedoelde 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 c), 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.

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 6, lid 2, sub e), worden na "emissierechten" de woorden "die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II, " ingevoegd.
- (5) De volgende titel van hoofdstuk IV wordt ingevoegd na artikel 11:

"Hoofdstuk IV Bepalingen voor luchtvaart en vaste installaties"

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

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

percentage het gemiddelde is van de percentages die de lidstaten overeenkomstig lid 1 voor de periode hebben gespecificeerd.

De Commissie publiceert dit percentage ten minste zes maanden voor het begin van iedere in artikel 3 ter bedoelde periode."

(7) In artikel 11 ter, lid 2, wordt het woord "installaties" vervangen door "activiteiten".

(8) 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) het volgende lid 2 bis wordt 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."

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

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

(10) 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,".

(11) 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."

(12) 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.

(13) 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 luchtvaartmaatschappijen¹² 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.

Artikel 18 ter
Bijstand van Eurocontrol

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

- (14) In artikel 19, lid 3, worden de volgende woorden toegevoegd: ", alsmede met bepalingen in het licht van de opname van luchtvaartactiviteiten in de Gemeenschapsregeling. De verordening maakt het mogelijk dat vliegtuigexploitanten hun registerbeheerder verzoeken een uit hoofde van hoofdstuk II verleend recht in te ruilen voor een recht dat gelijkwaardig is met de uit hoofde van hoofdstuk III verleende rechten. De beheerders voeren een dergelijke inruil op verzoek uit."
- (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:

¹² PB L 24 van 24.8.1992, blz. 1.

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

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 12 maanden na de inwerkingtreding ervan 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.

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 Brussel, [...]

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
[...]

Voor de Raad
De voorzitter
[...]

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:

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

c) de volgende categorie activiteiten wordt toegevoegd:

"

<p><i>Luchtvaart</i></p> <p>Vluchten die aankomen op en vertrekken vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is.</p> <p>Buiten deze activiteit vallen:</p> <p>a) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor het vervoer op een officiële dienstreis van een regerend vorst en zijn directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers, wanneer dit wordt bevestigd door een overeenkomstige statusindicator in het vluchtplan;</p> <p>b) militaire vluchten die worden uitgevoerd door militaire luchtvaartuigen en douane- en politievluchten en opsporings- en reddingsvluchten waarvoor toestemming is verleend door de ter zake bevoegde autoriteit;</p> <p>c) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd volgens</p>	<p>Kooldioxide</p>
--	--------------------

<p>zichtvliegvoorschriften als bedoeld in bijlage 2 bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944;</p> <p>d) vluchten die eindigen op de luchthaven van waar het luchtvaartuig is opgestegen en tijdens welke geen tussenlanding is gemaakt;</p> <p>e) lesvluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel het behalen van een vliegbrevet, of van een bevoegdverklaring in het geval van cockpitpersoneel, wanneer dit wordt bevestigd door een overeenkomstige opmerking in het vluchtplan, met uitzondering van vluchten die dienen voor het vervoer van passagiers en/of lading en van veerdienstvluchten en positioneringsvluchten;</p> <p>f) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel het controleren of testen van apparatuur die wordt gebruikt of die bedoeld is te worden gebruikt als navigatiehulpmiddel op de grond, met uitzondering van positioneringsvluchten door het betreffende luchtvaartuig; en</p> <p>g) vluchten die worden uitgevoerd door luchtvaartuigen met een maximumstartgewicht van minder dan 5 700 kg.</p>	
--	--

"

(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:

Tonkilometers = afstand x vracht

waarbij:

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

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

Voor het 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 geregistreerde bagage gebruiken, of een standaardwaarde voor iedere passagier en diens geregistreerde 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.

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."

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. **BENAMING VAN HET VOORSTEL:**

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.

2. **ABM/ABB-KADER**

Betrokken beleidsterrein(en) en bijbehorende activiteit(en):

Beleidsterrein: 07 – Milieu

Activiteit(en): ABB-code 0703 – Tenuitvoerlegging van milieubeleid en -wetgeving van de Gemeenschap

3. **BEGROTINGSONDERDELEN**

3.1. **Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)) inclusief omschrijving::**

Artikel 07 03 07 - LIFE+ (Financieel Instrument voor het milieu — 2007-2013)

3.2. **Duur van de actie en van de financiële gevolgen:**

Voor de periode 2007-2013 zullen de benodigde kredieten worden gedekt door de middelen die al zijn voorzien in het programma LIFE+. Er wordt geen extra bedrag gevraagd.

3.3. **Begrotingskenmerken (voeg zo nodig rijen toe):**

Begrotingsonderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdrage kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruit-zichten
07 03 07	Niet-verplicht	GK	NEE	NEE	NEE	nr. 2

4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

4.1. Financiële middelen

4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt nr.		2007	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.	Totaal
---------------	----------	--	------	------	------	------	------	-----------	--------

Beleidsuitgaven¹³

Vastleggingskredieten (VK)	8.1.	a	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Betalingskredieten (BK)		b	0,100	0,130	0,127	0,048	0,00	0,200	0,605

Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag¹⁴

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4.	c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

Vastleggingskredieten		a+c	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Betalingskredieten		b+c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen¹⁵

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5.	d	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,648
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6.	e	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d+ e	0,312	0,333	0,231	0,139	0,139	0,339	1,493
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d+ e	0,212	0,323	0,293	0,187	0,139	0,339	1,493

Medefinanciering

Indien het voorstel door lidstaten of uit andere bronnen (geef aan welke) wordt medegefinancierd, geef dan een raming daarvan in de onderstaande tabel (voeg extra rijen toe indien de medefinanciering uit meer dan een bron afkomstig is):

¹³ Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

¹⁴ Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

¹⁵ Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar n	n + 1	N + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
.....	F	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c +d+ e+f							

4.1.2. *Verenigbaarheid met de financiële programmering*

- Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.
- Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.
- Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord¹⁶ (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

4.1.3. *Financiële gevolgen voor de ontvangsten*

- Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Financiële gevolgen – Het effect op de ontvangsten is als volgt:

Noot: Alle gegevens en opmerkingen over de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten moeten in een aparte bijlage worden vermeld.

in miljoen euro (tot op een decimaal)

		Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie					
Begrotingsonderdeel	Ontvangsten		[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁷
	a) <i>Ontvangsten in absolute bedragen</i>							
	b) <i>Vershil in ontvangsten</i>	Δ						

(Elk begrotingsonderdeel omschrijven en voldoende regels aan de tabel toevoegen indien het effect betrekking heeft op meer dan een begrotingsonderdeel)

¹⁶ Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

¹⁷ Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).

4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.

Jaarlijkse behoeften	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
Totale personele middelen in VTE	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD

5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

5.1. Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien

Het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terugdringen door luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (Zie de paragraaf "Motivering en doel van het voorstel" in de toelichting op het voorstel). Hiertoe zijn financiële middelen nodig voor:

- de uitwerking van de voor het voorstel benodigde uitvoeringsbepalingen en richtsnoeren;
- opdrachten voor studies en andere technische bijstand in verband met de tenuitvoerlegging;
- de uitvoering van de door de richtlijn aan de Commissie toegewezen taken, waaronder besluiten inzake de toewijzing van emissierechten en de opstelling en bijwerking van een lijst met de administrerende lidstaten voor iedere vliegtuigexploitant.

Voor opdrachten voor studies of andere technische bijstand in verband met de tenuitvoerlegging van de richtlijn is naar schatting in het eerste jaar een bedrag nodig van 200 000 EUR, gevolgd door nog eens 140 000 EUR in het tweede jaar en 40 000 EUR in het derde jaar. In 2012 is nog eens 200 000 EUR voorzien voor verdere technische bijstand en evaluatie.

In 2009 zijn aanpassingen in de IT-systemen voorzien ten behoeve van het onafhankelijk transactielogboek van de Gemeenschap (25 000 EUR).

5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie

Een geharmoniseerde aanpak om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terug te dringen kan het beste worden bereikt door het aannemen van wetgeving op Gemeenschapsniveau. (Zie ook paragraaf 3 van de toelichting.)

Beleidsuitgaven zijn voorzien binnen het deel van de begroting voor LIFE+ dat rechtstreeks gecentraliseerd wordt beheerd.

5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM

Het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terugdringen door luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap. In het bijzonder:

- de luchtvervoerssector betrekken bij de inspanningen om de klimaatverandering te beperken;
- de externe kosten van de klimaatverandering internaliseren; en
- bijdragen tot de verbetering van de milieuprestaties van luchtvervoersactiviteiten door de versterking van de economische prikkels om luchtvervoerexploitanten aan te zetten tot beperking van het effect dat zij op het klimaat uitoefenen.

5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

X *Gecentraliseerd beheer*

X rechtstreeks door de Commissie

gedelegeerd aan:

uitvoerende agentschappen

door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement

nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbare-dienstverleningstaak

Gedeeld of gedecentraliseerd beheer

met lidstaten

met derde landen

Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)

Opmerkingen:

6. TOEZICHT EN EVALUATIE

6.1. Toezicht

De lidstaten zullen verslag moeten uitbrengen over al hun acties en maatregelen tot tenuitvoerlegging van de richtlijn.

De overeenkomsten die de Commissie ten behoeve van de tenuitvoerlegging van de richtlijn sluit, moeten voorzien in supervisie en financiële controle door de

Commissie of een door de Commissie gemachtigd vertegenwoordiger, alsmede audits door de Rekenkamer, zo nodig ter plaatse.

6.2. Evaluatie

6.2.1. Evaluatie vooraf

Zie de effectbeoordeling die dit voorstel vergezelt als werkdocument van de Commissiediensten. Hierin komen de economische, sociale, gezondheids- en milieueffecten van alle voorgestelde maatregelen aan bod.

6.2.2. Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)

In de voorgestelde maatregelen en de bijbehorende effectbeoordeling zijn de ervaringen verwerkt die zijn opgedaan met de werking van de Gemeenschapsregeling.

6.2.3. Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties

n.v.t.

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

Volledige toepassing van de interne controlenormen nrs. 14, 15, 16, 18, 19, 20, en 21, en de beginselen die zijn neergelegd in Verordening (EG, Euratom) nr. 1605/2002 van de Raad houdende het Financieel Reglement van toepassing op de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen.

8. MIDDELEN

8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel

Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

(Vermeld de doelstellingen, acties en outputs)	Soort output	Gem. kosten	2007		2008		2009		2010		2011		2012 e.v.		TOTAL	
			Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten
OPERATIONELE DOELSTELING ¹⁸ Uitwerking van uitvoeringsbepalingen en Commissiebesluiten	Studies en raadplegingen Aanpassing van uitvoeringssystemen		1	0,200	1	0,140	1	0,065		0,000		0,000	1	0,200		0,605
TOTALE KOSTEN				0,200		0,140		0,65		0,000		0,000		0,200		0,605

¹⁸ Zoals beschreven in punt 5.3.

8.2. Administratieve uitgaven

8.2.1. Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ambtenaren of tijdelijk personeel ¹⁹ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel ²⁰							
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd ander personeel ²¹							
TOTAAL		1	1	1	1	1	1

8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

- Uitwerking van uitvoeringsbepalingen voor de veiling van emissierechten en richtsnoeren met betrekking tot de voorschriften voor bewaking, rapportage en verificatie
- Verificatie van de tenuitvoerlegging in de lidstaten
- Opstelling en bijwerking van een lijst van administrerende lidstaten
- Commissiebesluiten over de toewijzing van emissierechten aan de luchtvaartsector

8.2.3. Herkomst van het (statutaire) personeel

- Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)

¹⁹ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

²⁰ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

²¹ Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

- Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

8.2.4. *Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.	TOTA AL
1 Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)							
Uitvoerende agentschappen ²²							
Andere technische en administratieve bijstand							
- intern							
- extern							
Totaal Technische en administratieve bijstand							

8.2.5. *Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis enz.) (vermeld begrotingsonderdeel)						
Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108

²² Zie het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

Het standaardsalaris voor 1A*/AD ambtenaar, zoals opgenomen in punt 8.2.1 is 108 000 EUR

Berekening – *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*

n.v.t.

8.2.6. *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e.v.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,024
XX 01 02 11 02 – Conferenties en Vergaderingen	0,000	0,027	0,027	0,027	0,027	0,027	0,135
XX 01 02 11 03 – Comités ²³	0,000	0,054	0,027	0,000	0,000	0,000	0,081
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
XX 01 02 11 05 – Informatiesystemen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
2 Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)							
3 Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijs naar het begrotingsonderdeel)							
Totale andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

²³ Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.

Berekening - *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

In 2009-2013 zijn jaarlijks vier dienstreizen voorzien, van 1 000 EUR per reis, om in de lidstaten het voorstel toe te lichten en de tenuitvoerlegging ervan te vergemakkelijken.

In 2008 en 2009 zijn bijeenkomsten van het Comité klimaatverandering voorzien (27 000 EUR per bijeenkomst) voor de goedkeuring van de uitvoeringsbepalingen en richtsnoeren.

De behoeften aan personele en huishoudelijke middelen zullen worden gedekt uit de toewijzing die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure aan het beherende DG wordt toegekend.