



2017/0017(COD)

20.6.2017

ADVIES

van de Commissie vervoer en toerisme

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en van de Raad 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

(COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

Rapporteur voor advies: Jacqueline Foster

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

Historische achtergrond

In 2003 stelde de EU de eerste grote regionale regeling voor handel in broeikasgasemissierechten (ETS) ter wereld vast, die van start is gegaan in 2005. In 2008 keurde de EU een wijzigingsrichtlijn goed om het toepassingsgebied van het ETS van de EU vanaf 2012 uit te breiden met luchtvaartemissies.

Deze uitbreiding was bijzonder controversieel en leidde tot aanzienlijke handelsconflicten met strategische partners van de EU, zoals de VS, China en India. Bovendien leidde zij tot een aantal juridische geschillen. Helaas schaadde deze poging het ETS van de uit te breiden met luchtvaart de Europese luchtvaartindustrie aanzienlijk, met name de ruimtevaart, alsmede de reputatie van de EU en haar lidstaten.

Uiteindelijk had de Commissie in 2012 geen andere keuze dan het "stop-de-tijd"-besluit goed te keuren, dat in 2014 is verlengd. Dit besluit was essentieel om het proces inzake een mondiale oplossing op internationaal niveau te faciliteren. Zo besloot de 38e algemene vergadering van de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO)¹ in oktober 2013 effectief een wereldwijde marktgebaseerde maatregel (global market-based measure, GMBM) te ontwikkelen als basis voor een mondiaal akkoord, om te komen tot zogeheten "koolstofneutrale groei vanaf 2020" (resolutie A38-18).

De GMBM-regeling

In mei 2016, vóór de 39e algemene vergadering van de ICAO, had een delegatie van de TRAN-commissie, inclusief de rapporteur, een ontmoeting met de voorzitter van de ICAO-Raad, dr. Olumuyiwa Benard Aliu, alsmede de secretaris-generaal van de ICAO, dr. Fang Liu, in Montreal, om de GMBM-kwestie te bespreken. Tevens werd een constructieve dialoog gevoerd met hoge Canadese luchtvaartbeambten en andere belangrijke functionarissen in Ottawa. De rapporteur had hiervoor ook een ontmoeting met hoge vertegenwoordigers van de Federal Aviation Administration (FAA) van de VS en van de Canadese regering.

In oktober 2016 heeft bovendien een ad-hocdelegatie van de TRAN- en de ENVI-commissie de 39e algemene vergadering van de ICAO bijgewoond, waar zij de GMBM-onderhandelingen van nabij heeft gevolgd. Een bijzonder goede verstandhouding heeft zich ontwikkeld tussen de commissaris voor vervoer met haar team en het EU-Raadsvoorzitterschap. De erg constructieve sfeer van de 39e algemene vergadering heeft bijgedragen tot een akkoord op mondiaal niveau waarom lang gestreden is en waar lang naartoe is gewerkt.

Dit leidde tot de GMBM-resolutie van de algemene vergadering van de ICAO (resolutie A39-3) van oktober 2016, waarmee een GMBM-regeling ten uitvoer wordt gelegd in de vorm van de CORSIA². De belangrijkste elementen van de CORSIA zijn:

- elke jaarlijkse stijging van de totale CO₂-emissies van de internationale

¹ De ICAO is een VN-agentschap met 191 landen, dat de administratie van de internationale burgerluchtvaart beheert.

² CORSIA: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

- burgerluchtvaart boven het niveau van 2020 zal worden aangepakt;
- de proeffase zal lopen tussen 2021 en 2023;
- de eerste fase zal lopen van 2024 tot 2026. Zij zal van toepassing zijn op landen die zich als vrijwilliger voor deelname aan de regeling hebben aangemeld;
- een tweede fase van 2027 tot 2035, met deelname van alle landen, met uitzondering van landen die een vrijstelling genieten;
- vanaf 21 april 2017 zullen 67 landen, goed voor meer dan 87,5 % van de internationale luchtvaartactiviteit, vrijwillig vanaf de start aan de GMBM-regeling deelnemen. Opgemerkt zij dat als een land er eenmaal mee heeft ingestemd om aan de regeling deel te nemen, vast staat dat het alle toekomstige besluiten moet uitvoeren;
- tot slot omvat het akkoord een evaluatie om de drie jaar, om verdere verbetering aan de CORSIA mogelijk te maken.

Deskundigen zowel van de Commissie als van de EU-lidstaten werken na samen met die van de ICAO-commissie voor milieubescherming in de luchtvaart (Committee on Aviation Environmental Protection, CAEP) aan de gedetailleerde technische voorschriften van de regeling, om ervoor te zorgen dat deze effectief en efficiënt werkt. **Standpunt van de rapporteur**

De rapporteur is het volledig met het Commissievoorstel eens en heeft de invoering van een mondiaal op de markt gebaseerde regeling altijd al gesteund. Zij is er ook van overtuigd dat alleen een mondiale en pragmatische aanpak zal leiden tot concrete resultaten. Tegelijk is het, als het Europese continent internationaal wil groeien, in ons belang onze luchtvaartsector niet te overreguleren, omdat dit duidelijk zeer schadelijk zou zijn voor onze luchtvaartmaatschappijen en de Europese ruimtevaartsector en ons een concurrentienadeel zou opleveren ten opzichte van de rest van de wereld

Unilateraal en geïsoleerd optreden van de EU heeft ons in de verkeerde richting geleid. Helaas is er totaal geen rekening gehouden met en was er totaal geen begrip voor de door de Europese ruimtevaartsector gerealiseerde technologische vooruitgang en de door de lidstaten uitgevoerde operationele verbeteringen.

Bovendien wil de rapporteur er ook op wijzen dat evenmin rekening is gehouden met de wetgeving die op EU-niveau is goedgekeurd om de congestie in het Europese luchtruim aan te pakken en de verkeersdoorstroming te verbeteren. De TRAN-commissie steunde voluit het rapport-Foster van 2012 over de tenuitvoerlegging van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim (SES), waarin werd verzocht om volledige tenuitvoerlegging door de lidstaten van de SES-wetgeving, waarmee directe routes worden bevorderd en zo het brandstofverbruik, de emissies en uiteindelijk de ticketprijzen voor de consument verminderd.

Bovendien heeft het gebruik van Galileo voor satellietnavigatie (GNSS1 en Copernicus) ook bijgedragen tot een vermindering van de emissies, en hetzelfde geldt voor de gezamenlijke technologie-initiatieven Clean Sky I (begroting 1,6 miljard EUR) en Clean Sky II (begroting van meer dan 4 miljard EUR). Met deze onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten wordt de volgende generatie vliegtuigen en motoren ontwikkeld, en zij zijn zo succesvol dat Clean Sky

¹ In 2012 was de rapporteur ook rapporteur van de TRAN-commissie voor het advies van de commissie over Verordening (EU) nr. 1285/2013 betreffende de uitvoering en exploitatie van de Europese satellietnavigatiesystemen.

III al in een vergevorderde fase van bespreking zit.

Er zij ook op gewezen dat de lidstaten, de luchtvaartmaatschappijen en de ruimtevaartsector miljarden hebben geïnvesteerd in duurzame alternatieve brandstoffen en zich ertoe hebben verplicht hier in de toekomst mee voort te gaan. Het nettoresultaat is dat een vliegtuig volgens de ICAO vandaag ongeveer 80 percent brandstofefficiënter is per passagierskilometer dan in de jaren '60. **Conclusie**

Als conclusie is de rapporteur er sterk van overtuigd dat moet worden gewezen op de technologische vooruitgang in de sector, maar onderstreept zij dat het Commissievoorstel er als allerbelangrijkste element op focust dat "**stop-de-tijd**" moet kunnen worden voortgezet. Daarom stelt de rapporteur zich krachtig op het standpunt dat het Parlement commissaris Bulc en haar team moet steunen en dat tijd moet worden uitgetrokken voor de ontwikkeling van een uitvoerbare en constructieve GMBM die kan worden ondersteund door alle landen die zich al hebben aangesloten en de landen die zich hopelijk zullen aansluiten in de toekomst. Anders kan het zijn dat er in de nabije toekomst geen internationale oplossing komt. Het is dus in ons belang dat wij in het Parlement het voorstel van de Commissie om de tijd te stoppen, steunen.

AMENDEMENTEN

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

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) Op de 21e Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC), die van 30 november tot en met 12 december 2015 in Parijs plaatsvond, is een internationale overeenkomst 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

Amendement

(1) Op de 21e Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC), die van 30 november tot en met 12 december 2015 in Parijs plaatsvond, is een internationale overeenkomst 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 namens de Unie goedgekeurd. Zij is op 4 november 2016 in werking getreden. Om het doel van de Overeenkomst van Parijs te bereiken, zullen de partijen opeenvolgende nationaal vastgestelde bijdragen voorbereiden, bekendmaken en handhaven.

boven die niveaus te beperken. De Overeenkomst van Parijs is bij Besluit (EU) 2016/1841 van de Raad namens de Unie goedgekeurd. Zij is op 4 november 2016 in werking getreden. Om het doel van de Overeenkomst van Parijs te bereiken, zullen de partijen opeenvolgende nationaal vastgestelde bijdragen voorbereiden, bekendmaken en handhaven. ***De doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs kunnen alleen worden gerealiseerd, als er volgehouden politieke wil is om de besluitvorming op de Overeenkomst af te stemmen. Opgemerkt zij evenwel dat in de Overeenkomst van Parijs (COP 21) zowel de internationale luchtvaart- als de internationale maritieme sector uitgesloten zijn en vraagt dat, wat luchtvaart betreft, de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) wordt beschouwd als meest relevante orgaan om een uitvoerbare GMBM-regeling voor te stellen.***

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) Wat de reductie van de door de hele economie uitgestoten broeikasgassen betreft, heeft de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 een bindend streefcijfer van ten minste 40 % eigen reductie van de broeikasgasemissies tegen 2030 vastgesteld ten opzichte van 1990. Tijdens de zitting van de Raad op 6 maart 2015 is deze bijdrage van de Unie en haar lidstaten formeel goedgekeurd als hun voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage krachtens de Overeenkomst van Parijs. Volgens de conclusies van de Europese Raad van oktober 2014 moet het streefcijfer collectief door de EU op de meest kosteneffectieve manier worden behaald, waarbij de reducties door de sectoren die

Amendement

(3) Wat de reductie van de door de hele economie uitgestoten broeikasgassen betreft, heeft de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 een bindend streefcijfer van ten minste 40 % eigen reductie van de broeikasgasemissies tegen 2030 vastgesteld ten opzichte van 1990. Tijdens de zitting van de Raad op 6 maart 2015 is deze bijdrage van de Unie en haar lidstaten formeel goedgekeurd als hun voorgenomen nationaal vastgestelde bijdrage krachtens de Overeenkomst van Parijs. Volgens de conclusies van de Europese Raad van oktober 2014 moet het streefcijfer collectief door de EU op de meest kosteneffectieve manier worden behaald, waarbij de reducties door de sectoren die

wel en niet onder de regeling voor de handel in emissierechten (ETS) vallen, tegen 2030 respectievelijk 43 % en 30 % moeten bedragen ten opzichte van 2005. Alle economische sectoren moeten een bijdrage leveren om die emissiereductie te verwezenlijken.

wel en niet onder de regeling voor de handel in emissierechten (ETS) vallen, tegen 2030 respectievelijk 43 % en 30 % moeten bedragen ten opzichte van 2005. Alle economische sectoren moeten een bijdrage leveren om die emissiereductie te verwezenlijken *en daartoe moet de Commissie een platform opzetten voor de uitwisseling tussen de lidstaten van beste praktijken en lessen die getrokken zijn de sector van de emissiearme mobiliteit.*

Amendement 3

Voorstel voor een verordening

Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) De Unie en haar lidstaten hebben er sinds 1997 naar gestreefd voortgang te maken met een internationale overeenkomst om de gevolgen van de broeikasgasemissies van de luchtvaart te beperken en sinds 2008 beschikken zij over wetgeving om de gevolgen van luchtvaartactiviteiten voor de klimaatverandering te beperken door middel van de EU-regeling voor de handel in emissierechten (EU-ETS), die sinds 2005 operationeel is. ***Om bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (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-Verordening (EU) nr. 421/2014 van het Europees Parlement en de Raad beperkte de nalevingsverplichtingen tot vluchten binnen de EER tussen 2013 en 2016 en beoogde mogelijke wijzigingen in het***

Amendement

(4) De Unie en haar lidstaten hebben er sinds 1997 naar gestreefd voortgang te maken met een internationale overeenkomst om de gevolgen van de broeikasgasemissies van de luchtvaart te beperken en sinds 2008 beschikken zij over wetgeving om de gevolgen van luchtvaartactiviteiten voor de klimaatverandering te beperken door middel van de EU-regeling voor de handel in emissierechten (EU-ETS), die sinds 2005 operationeel is. ***Bovendien hebben de lidstaten zich er sinds 2004 en 2008 opnieuw toe verplicht het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot stand te brengen, rekening houdend met het toenemen van de luchtverkeersstroom on de komende jaren. Om vooruitgang te boeken met het luchtverkeersbeheer, moet de tenuitvoerlegging van Sesar worden bespoedigd en moeten innoverende technologieën worden bevorderd in het kader van het Clean Sky-project. De invoering via de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel moet bijdragen tot bijkomende vooruitgang met betrekking tot de emissiereductie van het luchtvervoer.***

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.

Daarom zijn afwijkingen toegestaan van de nalevingsverplichtingen voor 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-Verordening (EU) nr. 421/2014 van het Europees Parlement en de Raad 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.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) 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, wordt het passend geacht de bestaande uitzondering voort te zetten in afwachting van verdere vooruitgang met het ontwerp en de tenuitvoerlegging van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel. In dit verband 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 governanceregelingen moeten door de

Amendement

(5) 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, wordt het passend geacht de bestaande uitzondering voort te zetten in afwachting van verdere vooruitgang met het ontwerp en de tenuitvoerlegging van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel. In dit verband is de vaststelling van normen en aanbevolen praktijken door de ICAO ter completering van die resolutie en ter uitvoering van de mondiale regeling ***uiterlijk in 2021***, gepland voor 2018. Voor de concrete toepassing ervan zullen de ICAO-partijen echter actie moeten ondernemen op nationaal niveau. Ook governanceregelingen moeten door de

ICAO worden uitgewerkt, zoals bijvoorbeeld een registratiesysteem. In deze context moet de huidige afwijking van de EU-ETS-verplichtingen voor vluchten naar en uit derde landen worden verlengd, onder voorbehoud van de herziening van de toepassing van de ICAO-regeling, teneinde de ICAO een nieuwe impuls te geven *en* de uitvoering van de regeling te vergemakkelijken. Als gevolg van de verlenging van de afwijking zou de hoeveelheid te veilen en kosteloos te verlenen emissierechten, met inbegrip van de speciale reserve, dezelfde moeten zijn als voor 2016 en evenredig moeten zijn met de reductie van de verplichting om emissierechten in te leveren.

ICAO worden uitgewerkt, zoals bijvoorbeeld een registratiesysteem. In deze context moet de huidige afwijking van de EU-ETS-verplichtingen voor vluchten naar en uit derde landen worden verlengd, onder voorbehoud van de herziening van de toepassing van de ICAO-regeling, teneinde de ICAO een nieuwe impuls te geven, de uitvoering van de regeling te vergemakkelijken *en overlapping met de ETS-verplichtingen van de Unie te voorkomen*. Als gevolg van de verlenging van de afwijking zou de hoeveelheid te veilen en kosteloos te verlenen emissierechten, met inbegrip van de speciale reserve, dezelfde moeten zijn als voor 2016 en evenredig moeten zijn met de reductie van de verplichting om emissierechten in te leveren. *Om de CO2-emissies van de luchtvaartsector aan te pakken, blijft de EU de lidstaten verder ondersteunen om de opbrengsten uit de veilingen van emissierechten te gebruiken voor projecten als Sesar, Clean Sky en andere innoverende projecten.*

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Aangezien essentiële elementen van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel nog moeten worden uitgewerkt en de uitvoering ervan afhankelijk is van de eigen wetgeving van de staten en regio's, wordt het passend geacht om, zodra er duidelijkheid is over de aard en omvang van deze wettelijke instrumenten vóór de start van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel van de ICAO, een onderzoek in te stellen en daar bij het Europees Parlement en de Raad verslag over uit te brengen. In dat verslag moet aandacht worden besteed aan alle via de ICAO goedgekeurde normen of andere

Amendement

(6) Aangezien essentiële elementen van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel nog moeten worden uitgewerkt en de uitvoering ervan afhankelijk is van de eigen wetgeving van de staten en regio's, wordt het passend geacht om, zodra er duidelijkheid is over de aard en omvang van deze wettelijke instrumenten vóór de start van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel van de ICAO, een onderzoek in te stellen en daar bij het Europees Parlement en de Raad verslag over uit te brengen. *Om het succes van de maatregel te garanderen, blijft de Unie de lidstaten ondersteunen en blijft zij nauw*

instrumenten, aan de acties die door derde landen zijn ondernomen om de wereldwijde marktgebaseerde maatregel uit te voeren zodat deze vanaf 2021 van toepassing is op de emissies, en aan andere internationale ontwikkelingen op dit gebied (bv. regels krachtens het UNFCCC en de Overeenkomst van Parijs inzake koolstofmarkten en boekhouding). In dat verslag moet worden onderzocht hoe deze instrumenten **door middel van een herziening van de EU-ETS** in de wetgeving van de Unie kunnen worden opgenomen. **Ook** moet **daarin** worden nagegaan **of de** regels **die** voor vluchten binnen de EER **gelden, adequaat zijn**. Dat verslag dient zo nodig vergezeld te gaan van een voorstel aan het Europees Parlement en de Raad om erop toe te zien dat de luchtvaart bijdraagt aan de verbintenis tot reductie van de broeikasgasemissies die de Unie voor 2030 voor de hele economie is aangegaan.

samenwerken met de ICAO in haar rol als waarnemer, teneinde transparante informatie en vooruitgang van de ICAO-overeenkomst aan te moedigen. In dat verslag moet aandacht worden besteed aan alle via de ICAO goedgekeurde normen of andere instrumenten, aan de acties die door derde landen zijn ondernomen om de wereldwijde marktgebaseerde maatregel uit te voeren zodat deze vanaf 2021 van toepassing is op de emissies, en aan andere internationale ontwikkelingen op dit gebied (bv. regels krachtens het UNFCCC en de Overeenkomst van Parijs inzake koolstofmarkten en boekhouding). In dat verslag moet worden onderzocht hoe deze instrumenten in de wetgeving van de Unie kunnen worden opgenomen **en er moet in** worden nagegaan **welke** regels **gelden** voor vluchten binnen de EER. Dat verslag dient zo nodig vergezeld te gaan van een voorstel aan het Europees Parlement en de Raad om erop toe te zien dat de luchtvaart bijdraagt aan de verbintenis tot reductie van de broeikasgasemissies die de Unie voor 2030 voor de hele economie is aangegaan. **In het verslag moeten tevens de ambitie en de algemene milieu-integriteit van de wereldwijde maatregel worden onderzocht, met inbegrip van de doelstellingen en vereisten van de Overeenkomst van Parijs.**

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) Er moet ook rekening mee worden gehouden dat het succes van de koolstofcompensatieregeling voor de internationale luchtvaart (Carbon Offsetting Scheme for International Aviation, CORSIA), wanneer hier binnen de ICAO toe wordt besloten, zal afhangen van het voorkomen van conflicterende of dubbele regelingen op binnenlands en

regionaal niveau, om geen verstoring van de mededinging en geen onaanvaardbare administratieve last te creëren. Voorts zal ook de volledige tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, dat als doel heeft het Europese luchtruim te defragmenteren en zo de ecologische voetafdruk van de luchtvaart te verkleinen, tot het succes van de regeling bijdragen. Bovendien moet bij de tenuitvoerlegging van de CORSIA binnen de Unie rekening worden gehouden met de evaluatie om de drie jaar, om verdere verbetering aan de regeling mogelijk te maken.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 6 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 ter) Op het niveau van de Unie zijn diverse wetgevingshandelingen goedgekeurd die erop gericht zijn fragmentering 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. Binnen de Unie moet de CORSIA-regeling worden beschouwd als onderdeel van het zogeheten ICAO-pakket van maatregelen, naast volledige tenuitvoerlegging door de lidstaten van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim, Sesar, het gebruik van GNSS voor satellietnavigatie en gezamenlijke technologie-initiatieven als Clean Sky I en Clean Sky II. Alle inkomsten als gevolg van de opbrengsten van toekomstige veilingen van rechten moeten worden gereserveerd voor de ontwikkeling van bovengenoemde onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's, alsmede gemeenschappelijke projecten voor het ontwikkelen van een reeks interoperabele

basisvermogens in alle lidstaten, met name deze die de infrastructuur voor luchtvaartnavigatie, de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en het gebruik van het luchtruim verbeteren, zoals noodzakelijk is voor de uitvoering van het Europese ATM-masterplan. De Commissie moet aan het Europees Parlement en de Raad ook verslag uitbrengen over maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die door de lidstaten zijn genomen om de broeikasgasemissies van de luchtvaart te verminderen, met inbegrip van door de lidstaten ingediende informatie in verband met het gebruik van de opbrengsten, in overeenstemming met artikel 17 van Verordening (EU) nr. 525/2013.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Ter vereenvoudiging en om de administratieve taken voor de kleinste vliegtuigexploitanten te verlichten, moeten niet-commerciële vliegtuigexploitanten die jaarlijks minder dan 1 000 ton CO₂ 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.**

Amendement

(8) Ter vereenvoudiging en om de administratieve taken voor de kleinste vliegtuigexploitanten **en de ultraperifere gebieden** te verlichten, moeten niet-commerciële vliegtuigexploitanten die jaarlijks minder dan 1 000 ton CO₂ uitstoten **en de ultraperifere gebieden**, worden geacht te voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 2003/87/EG. **Er moet ook worden bevestigd dat binnen de luchtvaartactiviteiten die staan opgelijst in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG, in punten a) t/m k) is voorzien in vrijstellingen voor de activiteitscategorieën waarop deze richtlijn van toepassing is. In het kader van de in artikel 28 ter voorgestelde evaluatie moet worden herbevestigd dat deze vluchten uitgesloten blijven.**

Amendement 9

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt -1 (nieuw)

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 3 quinquies – lid 4 – alinea 1 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten bepalen hoe de opbrengsten van de veiling van emissierechten worden gebruikt. ***De opbrengsten zouden moeten worden gebruikt om de klimaatverandering in de Europese Unie en in derde landen aan te pakken, onder meer om de emissie van broeikasgassen terug te dringen, om de aanpassing aan het effect van de klimaatverandering in de Europese Unie en derde landen, met name ontwikkelingslanden te bevorderen, om onderzoek en ontwikkeling te financieren op het gebied van beperking en aanpassing, inclusief met name in de luchtvaart en het luchtvervoer, om de emissies terug te dringen via transport met een lage emissie en om de beheerskosten van de Gemeenschapsregeling te dekken. De veilingopbrengsten moeten ook worden gebruikt voor de financiering van bijdragen aan het wereldfonds voor energie-efficiency en hernieuwbare energie, alsmede van maatregelen ter voorkoming van ontbossing.***

Amendement 10

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – letter i bis (nieuw)

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 28 bis – lid 1 – punt b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-1) In artikel 3 quinquies, lid 4, wordt de eerste alinea vervangen door:

De lidstaten bepalen hoe de opbrengsten van de veiling van emissierechten worden gebruikt, ***op voorwaarde dat zij worden gereserveerd voor de financiering van onderzoek en gemeenschappelijke projecten om de broeikasgasemissies van de luchtvaartsector te verminderen, bijvoorbeeld de gemeenschappelijke onderneming Sesar, de gezamenlijke technologie-initiatieven Clean Sky en alle initiatieven die de brede verspreiding mogelijk maken van GNSS voor satellietnavigatie en interoperabele vermogens in alle lidstaten, met name degenen die de infrastructuur voor de luchtvaarnavigatie, de verlening van luchtvaarnavigatiediensten en het gebruik van het luchtruim verbeteren. Transparantie over het gebruik van de opbrengsten uit de veiling van emissierechten krachtens Richtlijn 2003/87/EG is essentieel ter ondersteuning van de verplichtingen van de Unie.***

i bis. het volgende punt b bis) wordt toegevoegd:

b bis) alle emissies van vluchten tussen luchtvaartterreinen die gelegen zijn in de EER en uitgevoerd worden als gevolg van de afleiding van een vlucht als bedoeld in punt a) of punt b) naar een luchtvaartterrein dat gelegen is in de EER in elk kalenderjaar met ingang van 1 januari 2017, behoudens de in artikel 28 ter bedoelde evaluatie.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – letter b – punt i

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 28 bis – lid 2 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

"In afwijking van de artikelen 3 quinquies tot en met 3 septies en totdat de wijzigingen als gevolg van de in artikel 28 ter bedoelde herziening in werking zijn getreden, wordt met ingang van 1 januari 2017 aan vliegtuigexploitanten jaarlijks het aantal emissierechten toegewezen dat overeenkomt met het jaar 2016. ***Vanaf 2021 zal op dat aantal emissierechten de lineaire factor van artikel 9 worden toegepast.***"

Amendement

"In afwijking van de artikelen 3 quinquies tot en met 3 septies en totdat de wijzigingen als gevolg van de in artikel 28 ter bedoelde herziening in werking zijn getreden, wordt met ingang van 1 januari 2017 aan vliegtuigexploitanten jaarlijks het aantal emissierechten toegewezen dat overeenkomt met het jaar 2016.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – letter d bis (nieuw)

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 28 bis – lid 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

8. De Commissie stelt het Europees Parlement regelmatig, en ten minste eenmaal per jaar, op de hoogte van de voortgang in de onderhandelingen met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

Amendement

d bis) Artikel 28 bis, lid 8, wordt geschrapt.

(International Civil Aviation Organization — ICAO), alsmede van haar inspanningen om de internationale aanvaarding van marktgebaseerde regelingen in derde landen te bevorderen. Na de ICAO-vergadering van 2016 brengt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de maatregelen met het oog op de tenuitvoerlegging van een internationale overeenkomst over een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2020, die de broeikasgasemissie van de luchtvaart op non-discriminatoire wijze zal verminderen, alsmede over informatie met betrekking tot het gebruik van opbrengsten, die door de lidstaten overeenkomstig artikel 17 van Verordening (EU) nr. 525/2013 wordt verstrekt.

In dat verslag, overweegt de Commissie en neemt zij, indien nodig, voorstellen op voorstellen als reactie op die ontwikkelingen met betrekking tot de vraag wat het geschikte toepassingsgebied is voor emissies van activiteit naar of van luchtvaartterreinen gelegen in landen buiten de EER vanaf 1 januari 2017. In dat verslag overweegt de Commissie eveneens oplossingen voor andere problemen die kunnen ontstaan bij de toepassing van de leden 1 tot en met 4 van dit artikel, terwijl voor alle vluchten op dezelfde route voor alle vliegtuigexploitanten een gelijke behandeling gewaarborgd blijft.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2

Richtlijn 2003/87/EG

Artikel 28 ter – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie brengt aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit

Amendement

1. De Commissie brengt **geregeld en minstens eenmaal per jaar** aan het

over de desbetreffende ICAO-normen of andere wettelijke instrumenten, alsook over binnenlandse maatregelen die door derde landen zijn genomen met het oog op de uitvoering van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die vanaf 2021 op de emissies moet worden toegepast, en over andere relevante internationale ontwikkelingen.

Europees Parlement en de Raad verslag uit over de desbetreffende ICAO-normen ***en aanbevolen praktijken, door de ICAO-raad goedgekeurde aanbevelingen in verband met de wereldwijde marktgebaseerde maatregel*** of andere wettelijke instrumenten, alsook over binnenlandse maatregelen die door derde landen zijn genomen met het oog op de uitvoering van de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die vanaf 2021 op de emissies moet worden toegepast, en over andere relevante internationale ontwikkelingen. ***De Commissie brengt ook verslag uit over de inspanningen van de ICAO om een geloofwaardige langetermijndoelstelling voor de sector vast te stellen.***

PROCEDURE VAN DE MEDEADVISERENDE COMMISSIE

Titel	Voorzetting van de huidige beperkingen van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten en voorbereiding van de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021
Document- en procedurenummers	COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD)
Commissie ten principale Datum bekendmaking	ENVI 13.2.2017
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	TRAN 13.2.2017
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Jacqueline Foster 14.3.2017
Behandeling in de commissie	30.5.2017
Datum goedkeuring	20.6.2017
Uitslag eindstemming	+: 33 -: 5 0: 1
Bij de eindstemming aanwezige leden	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Pavel Telička, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Franck Proust, Evžen Tošenovský
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)	Susanne Melior, Roberta Metsola

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE MEDEADVISERENDE COMMISSIE

33	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Roberta Metsola, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Franck Proust, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Miltiadis Kyrkos, Susanne Melior, Jens Nilsson, Claudia Țapardel, Janusz Zemke

5	-
EFDD	Seymour Jill
GUE/NGL	Merja Kyllönen
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Bas Eickhout

1	0
ENF	Georg Mayer

Verklaring van de gebruikte tekens:

- + : voor
- : tegen
- 0 : onthouding