

Brussel, 16.10.2013
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, met het oog op de tenuitvoerlegging tegen 2020 van een internationale overeenkomst die op emissies van de internationale luchtvaart wereldwijd één marktgebaseerde maatregel toepast

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

De luchtvaart is één van de snelst groeiende bronnen van broeikasgasemissies. De luchtvaartsector beschikt slechts over beperkte technologische mogelijkheden om zijn emissies te reduceren, maar luchtvaartmaatschappijen kunnen dankzij marktgebaseerde maatregelen (Market-Based Measures - MBM's) tot de emissiereductie bijdragen door hun snel toenemende emissies door middel van financiering van emissiereducties in andere sectoren te compenseren.

Dat MBM's geschikt zijn voor de internationale luchtvaart wordt reeds langer erkend. De vergadering van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO - International Civil Aviation Organization) van 2001 heeft zich akkoord verklaard met de toepassing van open emissiehandelssystemen op de internationale luchtvaart. Nadat de ICAO zich in 2004 akkoord had verklaard met regionale MBM's, heeft de EU het voortouw genomen door de luchtvaart in haar regeling voor de emissiehandel (EU ETS) op te nemen. Ondanks de positieve milieueffecten tegen lage economische kosten stuitte de tenuitvoerlegging van de EU ETS op aanzienlijke internationale weerstand (zoals beweringen dat de regulering van de emissies van luchtvaartmaatschappijen die buiten de EU gevestigd zijn, de soevereiniteit van derde landen zou schenden). Het Europees Hof van Justitie heeft beroepen hieromtrent van buiten de EU gevestigde luchtvaartmaatschappijen echter verworpen en heeft de wettigheid van de EU ETS bevestigd¹.

De integratie van de luchtvaart in de EU ETS was bovendien een doorslaggevende stimulans voor de onderhandelingen in de ICAO. De intensieve inzet van de EU om de klimaatverandering tegen te gaan, was van cruciaal belang om in de ICAO een dynamiek te creëren ten gunste van wereldwijde maatregelen om de luchtvaartemissies aan te pakken. Aangezien de EU ETS slechts een deel van de emissies van de internationale luchtvaart bestrijkt, zouden deze emissies wereldwijd in totaal sterk blijven toenemen en zouden de beoogde emissiereducties een vrome wens blijven indien er wereldwijd geen MBM wordt toegepast.

De 38^e ICAO-vergadering van 2013 heeft nu besloten een wereldwijde MBM te ontwikkelen. Deze moet door de ICAO-vergadering van 2016 worden goedgekeurd en tegen 2020 ten uitvoer worden gelegd. Er werd geen vooruitgang geboekt met een "kader" voor nationale/regionale MBM's tot en met 2020, aangezien in de resolutie die de vergadering heeft goedgekeurd dezelfde bewoordingen worden gebruikt als tijdens de vergaderingen van 2007 en 2010, en de Europese landen hun standpunt over de resoluties van de vergaderingen van 2007 en 2010 hebben bevestigd wat het zogenoemde "wederzijdse akkoord" betreft. In reactie op deze vooruitgang op het gebied van een wereldwijde MBM en om de dynamiek verder te bevorderen, acht de Commissie het passend bij wijze van verdere maatregel waarin Besluit nr. 377/2013/EU reeds voorziet, een verlaging voor te stellen van het percentage emissies waarop de EU-regeling voor de emissiehandel tot 2020 van toepassing moet zijn.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

De raadplegingen over de opnemings van de luchtvaart in de EU ETS werden in september 2005 begonnen met de mededeling "Het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terugdringen", COM(2005) 459, en resulteerden in december 2006 in een wetgevingsvoorstel.

¹ Zie het arrest van het Europees Hof van Justitie van 21 december 2011 in Zaak C-366/2010.

Sindsdien heeft overleg met derde landen over luchtvaart en emissiehandel plaatsgevonden, zowel formeel (bv. in het kader van de vergaderingen van het Gemengd Comité EU-VS) als tijdens bilaterale en multilaterale vergaderingen. Onlangs liep er 12 weken lang een online raadpleging, namelijk van 21 juni tot 13 september 2013. De publieke raadpleging vond plaats overeenkomstig de "Algemene beginselen en minimumnormen voor raadpleging van de betrokken partijen door de Commissie"; alle belanghebbenden – inclusief overheden van derde landen – werden er naar hun standpunt gevraagd betreffende het toepassingsgebied van regionale en wereldwijde MBM's. De Commissie zal constructieve bilaterale en multilaterale contacten met derde landen blijven onderhouden.

Uit de openbare raadpleging blijkt dat overheden, ngo's en de luchtvaartmaatschappijen grote voorstanders zijn van MBM's. Alle respondenten zijn voor MBM's voor de luchtvaartsector; één vereniging is tegen de invoering van regionale MBM's in afwachting van de invoering van een wereldwijde MBM. Wat regionale maatregelen betreft, hechten de luchtvaartmaatschappijen belang aan administratieve eenvoud, politieke aanvaardbaarheid, milieueffectiviteit en het vermijden van discriminatie op routes en tussen luchtvaartmaatschappijen. Voor overheden en ngo's is het van belang dat de maatregelen significante emissies betreffen, alsook administratief eenvoudig en politiek aanvaardbaar zijn.

Uit de effectbeoordeling is gebleken dat de EU ETS voor de periode tot en met 2020 tegen lage administratieve kosten kan worden aangepast aan de verwachte MBM-resolutie van de ICAO. Het grootste voordeel van de beperking van het toepassingsgebied van de EU ETS tot 2020 bestaat erin dat de algemene milieueffectiviteit aanzienlijk groter zal zijn, aangezien vanaf 2020 een wereldwijde MBM van toepassing zal zijn die de wereldwijde "emissiekloof" zal dichten, waarbij dubbel zoveel emissies van de internationale luchtvaart worden bestreken als bij de EU ETS, wat tot een halvering van de emissies tegen 2050 zal leiden.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

Samenvatting van de voorgestelde maatregel

Tijdens de 38^e ICAO-vergadering van september 2013 werd besloten dat er vanaf 2020 voor alle emissies van de internationale luchtvaart één wereldwijde marktgebaseerde maatregel (MBM) komt. Gevolg gevend aan deze vooruitgang en om de dynamiek verder te bevorderen met het oog op de succesvolle invoering van een wereldwijde MBM, moeten wijzigingen worden aangebracht in de luchtvaartactiviteiten die onder de EU ETS vallen.

Dit voorstel voor een richtlijn vloeit voort uit Besluit nr. 377/2013/EU, dat werd vastgesteld om vooruitgang inzake wereldwijde maatregelen in het kader van de ICAO te bevorderen. Net als voor Besluit nr. 377/2013/EU is het van belang dat het Europees Parlement en de Raad zo snel mogelijk overeenstemming bereiken over dit voorstel, zodat de maatregel van kracht is op 30 april 2014, wanneer opnieuw emissierechten moeten worden ingeleverd. Indien er geen nieuwe herziening wordt goedgekeurd, keert de ETS terug tot de situatie van vóór Besluit nr. 377/2013/EU. Dit zijn de belangrijkste kenmerken van de herziene ETS-regeling die uit dit voorstel zou voortvloeien:

- vluchten tussen luchtvaartterreinen in de EER blijven onder de regeling vallen, net zoals dat het geval was bij de oorspronkelijke richtlijn en bij Besluit nr. 377/2013/EU;
- vluchten naar en uit derde landen die geen industrielanden zijn en die verantwoordelijk zijn voor minder dan 1 % van de wereldwijde luchtvaartemissies, zouden zijn vrijgesteld. Dit zou op een niet-discriminerende manier routes naar ongeveer 80 landen uitsluiten;

- vanaf 2014 worden voor vluchten naar en uit derde landen uitsluitend de emissies in aanmerking genomen die niet buiten de EER-landen worden uitgestoten. Er wordt een vereenvoudigde procedure voorgesteld om het passende percentage emissies vast te stellen van een specifieke vlucht die onder de ETS valt. Er wordt voorgesteld dat exploitanten tussen benaderingen van de MRV-methodologie (monitoring, rapportage en verificatie) kunnen kiezen om aan de regeling te voldoen;
- overvluchten van EER-landen zijn vrijgesteld, evenals emissies van vluchten tussen luchthavens in derde landen en EER-luchthavens wat Europese onderhorigheden en gebiedsdelen betreft, en vluchten naar en van EER-luchthavens en die gebiedsdelen.

Voor een percentage van de emissies van vluchten naar en uit derde landen wijkt deze wetgevingshandeling met ingang van 2013 van de ETS-richtlijn af. In 2013 betreft dit alle emissies van vluchten naar en uit landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER). Voor elk kalenderjaar tussen 2014 en 2020 zijn deze percentages opgenomen in een bijlage; zij werden berekend door Eurocontrol op basis van het percentage van de orthodromische afstand tussen de belangrijkste luchthavens in de EER en in derde landen, die niet meer bedraagt dan 12 mijl buiten het verste punt van de EER-kustlijn. De percentages zijn lage schattingen van de werkelijke gevolgen voor de klimaatverandering van het opstijgen van en landen op luchtvaartterreinen in de Unie aangezien de luchtvaart eveneens gevolgen heeft voor de klimaatverandering door de uitstoot van stikstofoxiden, waterdamp en sulfaat- en roetdeeltjes, die naar schatting evenveel gevolgen hebben voor de klimaatverandering als de kooldioxide-emissies, maar die niet in aanmerking werden genomen.

De procedure waarbij percentages voor vluchten naar en uit derde landen worden toegepast, beoogt werkbaar en pragmatisch te zijn en maakt gebruik van bestaande rapportagecategorieën die sinds 2010 van toepassing zijn. Aangezien met landenparen wordt gewerkt, moet voor vluchten op de routes tussen elke lidstaat en derde landen een percentage worden aangegeven. In geval van vluchten naar verschillende tijdzones in een derde land, moet voor elk van die tijdzones een percentage worden vermeld. Deze percentages zijn gebaseerd op de beste beschikbare informatie, onder meer van Eurocontrol. Een tabel met al deze percentages wordt in de bijlage opgenomen.

Om meer flexibiliteit en alternatieve monitoring, rapportage en verificatie (MRV) te bieden, wordt voorgesteld exploitanten de keuze te laten. Voor vluchten naar en uit derde landen moet een exploitant ervoor kunnen kiezen om geverifieerde emissies van die vluchten niet te rapporteren, maar gebruik te maken van een vaststelling van geschatte emissies van dergelijke vluchten die niet buiten de EER-landen worden uitgestoten, die zo nauwkeurig mogelijk is en gebaseerd is op berekeningen van Eurocontrol van de exacte gevlogen afstand die niet buiten de EER-landen werd gevlogen.

De lidstaten zullen de toewijzingen voor de jaren 2013-2020 overeenkomstig de in de bijlage vastgestelde percentages aanpassen. Het aantal emissierechten dat door de lidstaten wordt gevraagd, zal dienovereenkomstig worden aangepast.

Een voorgestelde extra vereenvoudiging van de ETS-richtlijn voorziet erin dat geen maatregelen worden getroffen ten aanzien van niet-commerciële vliegtuigexploitanten voor emissies van kleine vliegtuigexploitanten die jaarlijks verantwoordelijk zijn voor minder dan 1 000 ton CO₂. Naar verwachting zal het aantal door de lidstaten gereguleerde vliegtuigexploitanten daardoor met ongeveer 2 200 afnemen. Deze exploitanten vertegenwoordigen 0,2 % van de emissies. Naast andere maatregelen die worden genomen om de administratie voor kleine vliegtuigexploitanten te vereenvoudigen, houdt dit voorstel overeenkomstig de EU-agenda voor betere regelgeving, voor vliegtuigexploitanten en de

bevoegde autoriteiten in de lidstaten een aanzienlijke beperking van de administratieve lasten in.

Alle andere verplichtingen voor vluchten blijven ongewijzigd. Deze beperkte aanpak is werkbaar gebleken, zoals ook het geval was voor Besluit nr. 377/2013/EU. Kosteloze extra toewijzingen voor exploitanten zouden de emissiereducties die de ETS met zich zal brengen ondermijnen, en een nieuwe benchmark zou vliegtuigexploitanten en lidstaten aanzienlijk belasten aangezien de wereldwijde MBM naar verwachting over zeven jaar van toepassing zal zijn; indien dat niet het geval mocht zijn, zou overeenkomstig artikel 3 sexies van de ETS-richtlijn in 2018 in ieder geval een nieuwe benchmark worden vastgesteld.

De milieueffectiviteit van dit voorstel berust op twee essentiële elementen: in de eerste plaats geeft dit voorstel een impuls aan de wereldwijde MBM die vanaf 2020 voor alle emissies van de internationale luchtvaart zal gelden. Afhankelijk van het ambitieniveau waarover voor de wereldwijde MBM overeenstemming wordt bereikt, zullen de emissies van de internationale luchtvaart op het niveau van 2020 worden geplafonneerd en tegen 2050 zelfs worden gehalveerd en aldus teruggebracht tot onder het niveau van 2005. In de tweede plaats blijft de EU ETS aanzienlijke emissiereducties realiseren: naar verwachting 250 miljoen ton CO₂ in de periode van 2013 tot en met 2020.

Er zij ook op gewezen dat de staten nationale bepalingen zullen moeten vaststellen met het oog op het beheer van een wereldwijde MBM. Na de ICAO-vergadering van 2016 dient de ETS-richtlijn dienovereenkomstig te worden gewijzigd om in de tenuitvoerlegging van deze wereldwijde MBM te voorzien. Wat de erkenning betreft van vroegtijdige maatregelen waartoe de Internationale Luchtvaartassociatie (IATA - International Air Transport Association) oproept, moet de wereldwijde MBM die naar verwachting vanaf 2020 zal gelden, rekening houden met compensatie van emissies buiten de luchtvaartsector in het kader van de EU ETS, alsook met emissiereducties in de sector. In punt 26 van ICAO-resolutie A38/17-2 wordt ertoe opgeroepen deze emissiereducties aan de ICAO te melden.

Dit voorstel moet begin 2014 door het Europees Parlement en de Raad worden goedgekeurd, zodat rechtszekerheid en duidelijkheid worden geboden voor vliegtuigexploitanten die anders, zoals bepaald in Richtlijn 2003/87/EG, op 30 april 2014 voor hun totale emissies naar en uit derde landen emissierechten zouden moeten inleveren.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, met het oog op de tenuitvoerlegging tegen 2020 van een internationale overeenkomst die op emissies van de internationale luchtvaart wereldwijd één marktgebaseerde maatregel toepast

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Unie zet zich in voor de sluiting van een toekomstige internationale overeenkomst om de gevolgen van broeikasgasemissies van de luchtvaart te beheersen, en beperkt tegelijkertijd autonoom de gevolgen voor de klimaatverandering van vluchten naar en van luchtvaartterreinen in de Unie. Om ervoor te zorgen dat deze doelstellingen elkaar onderling ondersteunen en niet met elkaar botsen, moet rekening worden gehouden met ontwikkelingen en standpunten die worden ingenomen in internationale fora, en met name met de op de 38^e vergadering van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO - International Civil Aviation Organization) goedgekeurde resolutie waarin het "Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection" is opgenomen.
- (2) Bijgevolg geniet het de voorkeur de voorwaarden van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad⁴ tijdelijk als vervuld te beschouwen wanneer wordt voldaan aan de verplichtingen inzake de naleving van een bepaald percentage van de emissies van vluchten naar en van luchtvaartterreinen in derde landen. Aldus benadrukt de Unie dat vereisten kunnen worden toegepast in verband met bepaalde percentages van emissies van vluchten naar en van luchtvaartterreinen in landen van de Europese Economische Ruimte (EER), net zoals wettelijke verplichtingen kunnen

² PB C [] van [], blz. [].

³ PB C [] van [], blz. [].

⁴ Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

worden ingesteld voor een groter deel van de emissies van vluchten naar en van dergelijke luchtvaartterreinen.

- (3) De toepassing van Richtlijn 2003/87/EG blijft gebaseerd op de aankomst op of het vertrek van luchtvaartterreinen in de Unie, maar om ervoor te zorgen dat dit een eenvoudige en werkbare manier zou zijn om de toepassing van regionale marktgebaseerde maatregelen te beperken voor de zeven jaar tot een wereldwijde marktgebaseerde maatregel operationeel wordt, heeft Eurocontrol de percentages berekend op basis van het deel van de orthodromische afstand tussen de belangrijkste luchthavens in de EER en in derde landen dat niet verder dan 12 mijl buiten het verste punt van de EER-kustlijn ligt. Aangezien volgens de Unie aan een wereldwijde marktgebaseerde maatregel geen feitelijke luchtruimoverwegingen ten grondslag horen te liggen, zoals het geval is voor de aankomst op en het vertrek van luchtvaartterreinen, is het belang van de percentages bijgevolg beperkt tot de periode tot en met 2020.
- (4) De afwijkingen waarin deze richtlijn voorziet, houden rekening met de resultaten van de bilaterale en multilaterale contacten met derde landen, die de Commissie namens de Unie zal voortzetten.
- (5) Om concurrentievervalsing te voorkomen, is het van belang dat alle vluchten op dezelfde route op dezelfde manier worden behandeld.
- (6) Om een percentage van geverifieerde emissies vast te stellen voor vluchten naar en van luchtvaartterreinen in derde landen, moeten de emissies voor de hele vlucht bekend zijn. Er wordt echter geen rekening gehouden met de emissies die niet onder dat percentage vallen.
- (7) Bovendien moet een exploitant er voor vluchten naar en uit derde landen voor kunnen kiezen om geverifieerde emissies van die vluchten niet te rapporteren, maar gebruik te maken van een zo nauwkeurig mogelijke vaststelling van geschatte emissies van dergelijke vluchten die niet buiten de EER-landen worden uitgestoten.
- (8) Bij wijze van vereenvoudiging en om de administratieve taken voor de kleinste vliegtuigexploitanten te verlichten, dienen niet-commerciële vliegtuigexploitanten die per jaar minder dan 1 000 ton CO₂ uitstoten, te worden geacht de voorschriften van de richtlijn na te leven, en dienen extra maatregelen van de bevoegde autoriteiten in de lidstaten te worden bevorderd om de administratie voor kleine vliegtuigexploitanten te vereenvoudigen.
- (9) De toepassing van een percentage op geverifieerde emissies voor vluchten naar en van luchtvaartterreinen in derde landen, of de toepassing van een alternatieve benadering door exploitanten, moet betrekking hebben op emissies vanaf 2014 om exploitanten de tijd te bieden om inzicht te krijgen in deze benaderingen voor het plannen van hun vliegactiviteiten.
- (10) Onverminderd de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die vanaf 2020 zal gelden, dienen emissies van vluchten naar en uit ontwikkelingslanden met een aandeel, uitgedrukt in tonkilometer, van de internationale burgerluchtvaartactiviteiten van minder dan 1 % voor de periode van 2014 tot en met 2020 te worden vrijgesteld. Landen die voor de toepassing van dit voorstel als ontwikkelingslanden worden beschouwd, dienen de landen te zijn die bij de goedkeuring van dit voorstel overeenkomstig Verordening (EU) nr. 978/2012 van het Europees Parlement en de Raad preferentiële toegang tot de markt van de Unie genieten, dit wil zeggen de landen

die door de Wereldbank in 2013 niet als hoge-inkomenslanden of hogere-middeninkomenslanden werden gerangschikt.

- (11) Om vliegtuigexploitanten en nationale autoriteiten rechtszekerheid te bieden, is het passend de termijnen voor het inleveren en rapporteren van emissies voor 2013 tot 2015 te verlengen.
- (12) Na de ICAO-vergadering van 2016 zou de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag moeten indienen om te garanderen dat rekening kan worden gehouden met internationale ontwikkelingen en dat eventuele problemen met de toepassing van de afwijking kunnen worden aangepakt.
- (13) Richtlijn 2003/87/EG moet dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2003/87/EG wordt hierbij als volgt gewijzigd:

- 1) Na artikel 28 wordt het volgende artikel 28 bis ingevoegd:

"Artikel 28 bis

Afwijkingen die gelden in afwachting van de tenuitvoerlegging tegen 2020 van een internationale overeenkomst die wereldwijd één marktgebaseerde maatregel toepast

- 1. In afwijking van artikel 12, lid 2 bis, en artikel 14, lid 3, beschouwen de lidstaten de in die leden vastgestelde voorwaarden als vervuld wat betreft:
 - a) alle emissies van vluchten naar en uit landen buiten de Europese Economische Ruimte in 2013;
 - b) emissies van vluchten naar en van landen buiten de Europese Economische Ruimte (EER) in elk kalenderjaar tot 2020 wanneer de exploitant van dergelijke vluchten emissierechten heeft ingeleverd voor het percentage van de geverifieerde emissies van die vluchten, opgenomen overeenkomstig bijlage II quater, dan wel berekend overeenkomstig lid 6;
 - c) emissies van vluchten die worden geëxploiteerd door een niet-commerciële vliegtuigexploitant in elk kalenderjaar tussen 2013 en 2020 wanneer die vliegtuigexploitant in het kalenderjaar verantwoordelijk is voor een uitstoot van minder dan 1 000 ton;
 - d) de inlevering van emissierechten voor geverifieerde emissies van vluchten tussen landen in de EER voor 2013, die uiterlijk 30 april 2015 in plaats van uiterlijk 30 april 2014 plaatsgrijpt, en geverifieerde emissies voor 2013 van die vluchten, die uiterlijk 31 maart 2015 in plaats van uiterlijk 31 maart 2014 worden gerapporteerd.

De in lid 1, onder b), bedoelde geverifieerde emissies die overeenkomstig bijlage II quater zijn berekend, worden beschouwd als geverifieerde emissies van de vliegtuigexploitant voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12 en 14.
- 2. In afwijking van artikel 3 sexies, lid 5, en artikel 3 septies, worden aan vliegtuigexploitanten voor wie de afwijkingen gelden waarin in lid 1, onder a) tot en met c), wordt voorzien, een aantal kosteloze emissierechten toegewezen die zijn

gereduceerd in verhouding tot de reductie van de verplichting om emissierechten in te leveren waarin in lid 1, onder a) tot en met c), is voorzien.

Wat de activiteiten tijdens de jaren 2013 tot en met 2020 betreft, publiceren de lidstaten uiterlijk *[OP: insert a date 4 months after the entry into force of this Directive]* het aantal kosteloze luchtvaartemissierechten die zij aan elke exploitant hebben toegewezen.

3. In afwijking van artikel 3 quinquies veilen de lidstaten een aantal luchtvaartemissierechten dat gereduceerd is in verhouding tot de reductie van het totale aantal toegewezen emissierechten.
4. In afwijking van artikel 3 quinquies, lid 3, wordt het aantal emissierechten dat elke lidstaat elk jaar veilt voor de periode van 2013 tot en met 2020 gereduceerd, zodat het overeenstemt met het aandeel van de toegewezen emissierechten ingevolge de toepassing van artikel 28, onder a) tot en met c).
5. In afwijking van de artikelen 3 octies, 12, 15 en 18 bis, worden de emissies van een vliegtuigexploitant met totale jaarlijkse emissies van minder dan 25 000 ton beschouwd als geverifieerde emissies indien deze werden vastgesteld met gebruikmaking van een instrument voor kleine emittenten dat door de Commissie is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn ETS-ondersteuningsfaciliteit, en mogen lidstaten voor niet-commerciële vliegtuigexploitanten vereenvoudigde procedures toepassen op voorwaarde dat deze niet minder nauwkeurig zijn dan een dergelijk instrument.
6. In afwijking van artikel 12, lid 2 bis, en artikel 14, lid 3, kan een vliegtuigexploitant er voor vluchten naar en uit landen buiten de EER voor kiezen de emissiegegevens niet te rapporteren met gebruikmaking van de percentages in bijlage II quater, zodat deze emissies door de bevoegde autoriteit worden berekend. Bij deze berekeningen worden cijfers in aanmerking genomen uit het instrument voor kleine emittenten dat door de Commissie is goedgekeurd en door Eurocontrol werd voorzien van gegevens uit zijn ETS-ondersteuningsfaciliteit. De bevoegde autoriteit rapporteert al deze berekeningen aan de Commissie. Berekeningen van in deze omstandigheden uitgestoten emissies worden voor de toepassing van de artikelen 11 bis, 12, 14 en 28 bis beschouwd als geverifieerde emissies van de vliegtuigexploitant.
7. 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 de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die naar verwachting vanaf 2020 van toepassing zal zijn op emissies, en dient zij de nodige voorstellen in.

Indien de wereldwijde maatregel niet van toepassing wordt vanaf 2020, wordt in dat verslag overwogen wat het geschikte toepassingsgebied is voor emissies van activiteit naar en van landen buiten de EER vanaf 2020 zolang er nog geen wereldwijde maatregel is. 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, terwijl voor alle vluchten op dezelfde route voor alle exploitanten een gelijke behandeling gewaarborgd blijft."

- 2) De bijlagen worden gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

1. De lidstaten dienen uiterlijk op [OP: *please insert concrete date – last day of 3rd month from the date of entry into force*] de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Zij passen die bepalingen toe vanaf [OP: *please insert concrete date: transposition + 1 day*].

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

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement
De voorzitter*

*Voor de Raad
De voorzitter*

BIJLAGE

Na bijlage II ter bij Richtlijn 2003/87/EG wordt de volgende bijlage II quater ingevoegd:

"BIJLAGE II quater

TABEL MET PERCENTAGES DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP AFWIJKINGEN OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 28 bis

[Het in artikel 28 bis bedoelde percentage emissies voor vluchten naar en uit een land ("derde land") buiten de EER-lidstaten ("EER-lidstaten") wordt berekend overeenkomstig de onderstaande tabel waarin vóór de vaststelling ervan de percentages zullen worden ingevuld die werden berekend volgens de op de beste beschikbare gegevens gebaseerde en met de ondersteuning van Eurocontrol vastgestelde formule:

$$X = (Y \div Z) \times 100$$

waarbij

Z = de totale orthodromische afstand van een vlucht van het luchtvaartterrein in elk van de desbetreffende EER-lidstaten met het hoogste aantal vluchten naar en van alle bestemmingen in derde landen in 2012 ("het referentieluchtvaartterrein voor EER-lidstaten") naar het luchtvaartterrein in het desbetreffende derde land met het hoogste aantal vluchten naar en van alle bestemmingen in de EER-lidstaten in 2012 ("het referentieluchtvaartterrein voor derde landen").

Y = het deel van de in Z gedefinieerde orthodromische afstand van de vlucht tussen het referentieluchtvaartterrein voor EER-lidstaten en het eerste punt op die route dat 12 zeemijl verwijderd is van het laatste punt in een EER-lidstaat, met uitzondering van gebieden van derde landen en van zeegebied van meer dan 400 zeemijl tussen EER-lidstaten.

In geval van vluchten naar verschillende tijdzones in een derde land, moet voor elk van die tijdzones een percentage worden vermeld.

Er wordt geen rekening gehouden met afstanden naar en van de onderhorigheden en gebiedsdelen van EER-lidstaten, dan wel boven die onderhorigheden en gebiedsdelen.

Onverminderd de wereldwijde marktgebaseerde maatregel die vanaf 2020 zal gelden, is het percentage dat van toepassing is op vluchten tussen EER-lidstaten en ontwikkelingslanden met een aandeel, uitgedrukt in tonkilometer, van de internationale burgerluchtvaartactiviteiten van minder dan 1 % voor de periode 2014 tot en met 2020 gelijk aan nul. Landen die voor de toepassing van dit voorstel als ontwikkelingslanden worden beschouwd, zijn de landen die bij de goedkeuring van dit voorstel overeenkomstig Verordening (EU) nr. 978/2012 van het Europees Parlement en de Raad preferentiële toegang tot de markt van de Unie genieten, dit wil zeggen de landen die door de Wereldbank in 2013 niet als hoge-inkomenslanden of hogere-middeninkomenslanden werden gerangschikt.

[the above formula is intended to be deleted from the final text and replaced by the corresponding table completed with percentages calculated by Eurocontrol.]

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
AF	AFGHANISTAN																												
AL	ALBANIË																												
DZ	ALGERIJE																												
AO	ANGOLA																												
AG	ANTIGUA EN BARBUDA																												
AR	ARGENTINIË																												
AM	ARMENIË																												
AZ	AZERBEIDZJAN																												
BS	BAHAMA'S																												
BH	BAHREIN																												
BD	BANGLADESH																												
BB	BARBADOS																												
BY	BELARUS																												
BZ	BELIZE																												
BJ	BENIN																												
BT	BHUTAN																												
BO	PLURINATIONALE STAAT BOLIVIA																												
BA	BOSNIË EN																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	HERZEGOVINA																												
BW	BOTSWANA																												
BR	BRAZILIË UTC/GMT -3																												
BR	BRAZILIË UTC/GMT -4																												
BN	BRUNEI DARUSSALAM																												
BF	BURKINA FASO																												
BI	BURUNDI																												
KH	CAMBODJA																												
CM	KAMEROEN																												
CA	CANADA Newfoundland Standard Time Zone																												
CA	CANADA Atlantic Time Zone																												
CA	CANADA Eastern Time Zone																												
CA	CANADA Central Time Zone																												
CA	CANADA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	Mountain Time Zone																												
CA	CANADA Pacific Time Zone																												
CV	KAAPVERDIË																												
CF	CENTRAAL- AFRIKAANSE REPUBLIEK																												
TD	TSJAAD																												
CL	CHILI																												
CN	CHINA met inbegrip van HONGKONG, MACAO en TAIWAN																												
CO	COLOMBIA																												
KM	COMOREN																												
CG	CONGO																												
CD	CONGO, DEMOCRATISCHE REPUBLIEK Eastern Time Zone																												
CD	CONGO, DEMOCRATISCHE REPUBLIEK Western time zone																												
CR	COSTA RICA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
CI	IVOORKUST																												
CU	CUBA																												
DJ	DJIBOUTI																												
DM	DOMINICA																												
DO	DOMINICAANSE REPUBLIEK																												
EC	ECUADOR																												
EG	EGYPTE																												
SV	EL SALVADOR																												
GQ	EQUATORIAAL- GUINEA																												
ER	ERITREA																												
ET	ETHIOPIË																												
GA	GABON																												
GM	GAMBIA																												
GE	GEORGIE																												
GH	GHANA																												
GD	GRENADA																												
GT	GUATEMALA																												
GN	GUINEA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
GW	GUINEE-BISSAU																												
GY	GUYANA																												
HT	HAÏTI																												
HN	HONDURAS																												
IN	INDIA																												
ID	INDONESIË Indonesia Western Time																												
ID	INDONESIË Indonesia Central Time																												
ID	INDONESIË Indonesia Eastern Time																												
IR	IRAN, ISLAMITISCHE REPUBLIEK																												
IQ	IRAK																												
IL	ISRAËL																												
JM	JAMAICA																												
JP	JAPAN																												
JO	JORDANIË																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
KZ	KAZACHSTAN tijdzone 1																												
KZ	KAZACHSTAN tijdzone 2																												
KE	KENIA																												
KP	KOREA, DEMOCRATISCHE VOLKSREPUBLIC																												
KR	KOREA, REPUBLIC																												
KW	KOEWEIT																												
KG	KIRGIZSTAN																												
LA	DEMOCRATISCHE VOLKSREPUBLIC LAOS																												
LB	LIBANON																												
LS	LESOTHO																												
LR	LIBERIA																												
LY	LIBIË																												
MK	VOORMALIGE JOEGOSLAVISCHE REPUBLIC MACEDONIË																												
MG	MADAGASKAR																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
MW	MALAWI																												
MY	MALEISIË																												
MV	MALEDIVEN																												
ML	MALI																												
MR	MAURITANIË																												
MU	MAURITIUS																												
MX	MEXICO Central Zone																												
MX	MEXICO Pacific Zone																												
MX	MEXICO Northwest Zone																												
MD	MOLDAVIË, REPUBLIEK																												
MN	MONGOLIË tijdzone 1																												
MN	MONGOLIË tijdzone 2																												
ME	MONTENEGRO																												
MA	MAROKKO																												
MZ	MOZAMBIQUE																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
MM	MYANMAR																												
NA	NAMIBIË																												
NP	NEPAL																												
NI	NICARAGUA																												
NE	NIGER																												
NG	NIGERIA																												
OM	OMAN																												
PK	PAKISTAN																												
PA	PANAMA																												
PG	PAPOEA-NIEUW-GUINEA																												
PY	PARAGUAY																												
PE	PERU																												
PH	FILIPIJNEN																												
PR	PUERTO RICO																												
QA	QATAR																												
RU	RUSSISCHE FEDERATIE Moskoutijd																												
RU	RUSSISCHE FEDERATIE Jekaterinenburgtijd																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
RU	RUSSISCHE FEDERATIE Omsktijd																												
RU	RUSSISCHE FEDERATIE Krasnojarsktijd																												
RU	RUSSISCHE FEDERATIE Irkoetsktijd																												
RU	RUSSISCHE FEDERATIE Jakoetsktijd																												
RU	RUSSISCHE FEDERATIE Vladivostoktijd																												
RU	RUSSISCHE FEDERATIE Magadantijd																												
RW	RWANDA																												
KN	SAINT KITTS EN NEVIS																												
LC	SAINT LUCIA																												
VC	SAINT VINCENT EN DE GRENADINES																												
ST	SAO TOMÉ EN PRINCIPE																												
SA	SAUDI-ARABIË																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
SN	SENEGAL																												
RS	SERVIË																												
SC	SEYCHELLEN																												
SL	SIERRA LEONE																												
SG	SINGAPORE																												
SO	SOMALIË																												
ZA	ZUID-AFRIKA																												
SS	ZUID-SUDAN																												
LK	SRI LANKA																												
SD	SUDAN																												
SR	SURINAME																												
SZ	SWAZILAND																												
CH	ZWITSERLAND																												
SY	ARABISCHE REPUBLIEK SYRIË																												
TJ	TADZJIKISTAN																												
TZ	TANZANIA, VERENIGDE REPUBLIEK																												
TH	THAILAND																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
TL	OOST-TIMOR																												
TG	TOGO																												
TT	TRINIDAD EN TOBAGO																												
TN	TUNESIË																												
TR	TURKIJE																												
TM	TURKMENISTAN																												
UG	OEGANDA																												
UA	OEKRAÏNE																												
AE	VERENIGDE ARABISCHE EMIRATEN																												
US	VERENIGDE STATEN Eastern time zone																												
US	VERENIGDE STATEN Central time zone																												
US	VERENIGDE STATEN Mountain time zone																												
US	VERENIGDE STATEN Pacific time zone																												
US	VERENIGDE STATEN Alaska time																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	zone																												
UY	URUGUAY																												
UZ	OEZBEKISTAN																												
VE	VENEZUELA, BOLIVARIAANSE REPUBLIC																												
VN	VIETNAM																												
EH	WESTELIJKE SAHARA																												
YE	YEMEN																												
ZM	ZAMBIA																												
ZW	ZIMBABWE																												

Onverminderd het bovenstaande is het percentage dat van toepassing is op vluchten tussen de ultraperifere gebieden van de Unie zoals gedefinieerd in artikel 349 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en landen buiten de Unie nul.