

## RICHTLIJNEN

## RICHTLIJN 2009/101/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 19 november 2008

## tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap

(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 Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,Gezien het advies van het Comité van de Regio's <sup>(2)</sup>,Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>(3)</sup>,

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 <sup>(4)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> PB C 175 van 27.7.2007, blz. 47.

<sup>(2)</sup> PB C 305 van 15.12.2007, blz. 15.

<sup>(3)</sup> Advies van het Europees Parlement van 13 november 2007 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van 18 april 2008 (PB C 122 E van 20.5.2008, blz. 19) en standpunt van het Europees Parlement van 8 juli 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad). Besluit van de Raad van 24 oktober 2008.

<sup>(4)</sup> PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32.

(2) De uiteindelijke doelstelling van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (hierna „Raamverdrag” genoemd), dat namens de Europese Gemeenschap werd goedgekeurd bij Besluit 94/69/EG van de Raad <sup>(5)</sup>, is de concentratie van broeikasgassen in de atmosfeer op een niveau te stabiliseren waarbij gevaarlijke, door de mens teweeggebrachte effecten op het klimaatstelsel worden voorkomen.

(3) De Europese Raad van 8 en 9 maart 2007 in Brussel heeft erop gewezen hoezeer het van belang is dat de strategische doelstelling om de gemiddelde temperatuurstijging wereldwijd te beperken tot maximaal twee graden Celsius in vergelijking met het pre-industriële niveau, wordt gehaald. De meest recente wetenschappelijke bevindingen waarover de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC) in haar Vierde evaluatierapport verslag heeft uitgebracht, tonen nog duidelijker aan dat de schadelijke gevolgen van klimaatverandering in toenemende mate een ernstig risico vormen voor ecosystemen, voedselproductie, het verwezenlijken van duurzame ontwikkeling en van de millenniumontwikkelingsdoelen, en voor de gezondheid en de veiligheid van de mens. Indien men de 2 °C-doelstelling binnen bereik wil houden, moet de concentratie van broeikasgassen in de atmosfeer op ongeveer 450 ppm CO<sub>2</sub>-equivalent worden gestabiliseerd; in dit scenario zal de mondiale uitstoot van broeikasgassen de komende 10 tot 15 jaar haar hoogtepunt bereiken om daarna in 2050 te worden teruggebracht tot ten minste 50 % onder het niveau van 1990.

(4) De Europese Raad heeft beklemtoond dat de Europese Unie ernaar streeft Europa om te vormen tot een zeer energie-efficiënte economie met een lage uitstoot van broeikasgassen, en heeft beslist dat de Europese Unie, in afwachting van de sluiting van een wereldwijde en brede overeenkomst voor de periode na 2012, onafhankelijk de vaste verbintenis aangaat om de broeikasgasemissies tegen 2020 met ten minste 20 % te verminderen ten opzichte van 1990. Het beperken van de broeikasgassen van de luchtvaart vormt een wezenlijke bijdrage, die met deze verbintenis in overeenstemming is.

<sup>(5)</sup> PB L 33 van 7.2.1994, blz. 11.

- (5) De Europese Raad heeft benadrukt dat de Europese Unie zich zal inzetten om een wereldwijde, brede overeenkomst te sluiten betreffende de vermindering van de broeikasgassen na 2012, en dat zij daarmee een effectieve, efficiënte en billijke respons van voldoende omvang geeft om de uitdagingen van de klimaatverandering aan te pakken. Hij heeft ermee ingestemd om tegen 2020 de broeikasgasemissies in de Europese Unie onder het niveau van 1990 te brengen, hetgeen de bijdrage van de Europese Unie zal vormen tot een wereldwijde, brede overeenkomst voor de periode na 2012, op voorwaarde dat andere ontwikkelde landen zich tot vergelijkbare emissiereducties verbinden en dat economisch meer gevorderde ontwikkelingslanden een bijdrage leveren die in verhouding staat tot hun verantwoordelijkheden en capaciteiten. De Europese Unie blijft het voortouw nemen in de onderhandelingen over een ambitieuze internationale overeenkomst waarmee het doel zal worden bereikt, namelijk de beperking van de wereldwijde temperatuurstijging tot 2 °C, en is verheugd over de vorderingen die door de 13e Conferentie van de Partijen bij het Raamverdrag op Bali in december 2007 bij de verwezenlijking van die doelstelling is gemaakt. De Europese Unie zal ervoor zorgen dat zo'n wereldwijde overeenkomst maatregelen bevat om de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart te verminderen; in dat geval dient de Commissie na te gaan op welke punten deze richtlijn moet worden gewijzigd wat betreft de toepassing ervan op vliegtuigexploitanten.
- (6) Op 14 februari 2007 heeft het Europees Parlement een resolutie over klimaatverandering <sup>(1)</sup> aangenomen waarin het verwijst naar de doelstelling om de gemiddelde mondiale temperatuurstijging te beperken tot maximum 2 °C boven het pre-industriële niveau en waarin het de Europese Unie ertoe aanspoort haar leidende rol tijdens de onderhandelingen met het oog op de instelling van een internationaal kader inzake klimaatverandering na 2012 te behouden, en de streefdoelen tijdens toekomstig overleg met haar internationale partners hoog te blijven stellen, waarin het eveneens onderstreept dat het noodzakelijk is dat alle geïndustrialiseerde landen voor 2020 een algehele vermindering met 30 % van de emissies verwezenlijken ten opzichte van de niveaus van 1990 om in 2050 een vermindering in de orde van 60 tot 80 % te bereiken.
- (7) Het Raamverdrag schrijft voor dat alle partijen nationale en, indien van toepassing, regionale programma's opstellen die maatregelen bevatten ter beperking van klimaatverandering, en deze uitvoeren.
- (8) Het Protocol van Kyoto bij het Raamverdrag dat namens de Europese Gemeenschap werd goedgekeurd bij Beschikking 2002/358/EG van de Raad <sup>(2)</sup>, 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).
- (9) De Gemeenschap is weliswaar geen verdragsluitende partij bij het Verdrag van Chicago van 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago), maar alle lidstaten zijn partij bij dat verdrag en lid van de ICAO. Samen met andere staten blijven de lidstaten in het kader van de ICAO samenwerken bij de ontwikkeling van maatregelen, waaronder marktgebaseerde instrumenten, om de bijdrage aan de klimaatverandering van de luchtvaart aan te pakken. 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 toen niet verder hoefde te worden nagestreefd. In haar Resolutie A35-5 heeft de 35e Algemene Vergadering van de ICAO in september 2004 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. In bijlage L bij Resolutie A36-22 van de 36e Algemene Vergadering van de ICAO van september 2007 worden de verdragsluitende partijen opgeroepen geen systeem voor handel in emissierechten op vliegtuigexploitanten van andere verdragsluitende partijen toe te passen, tenzij in onderlinge overeenstemming tussen de betrokken staten. Onder verwijzing naar het feit dat in het Verdrag van Chicago uitdrukkelijk wordt erkend dat elke verdragsluitende partij het recht heeft om op niet-discriminerende wijze haar eigen wet- en regelgeving inzake luchtvaart toe te passen op de vliegtuigen van alle staten, hebben de lidstaten van de Europese Gemeenschap en vijftien andere Europese staten bij deze resolutie een voorbehoud gemaakt en zich op basis van het Verdrag van Chicago het recht voorbehouden om op niet-discriminerende wijze marktinstrumenten aan te nemen en toe te passen op alle vliegtuigexploitanten van alle staten die naar, vanuit of op hun grondgebied diensten leveren.
- (10) In het zesde milieuoctieprogramma van de Gemeenschap, dat werd vastgesteld bij Besluit nr. 1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(3)</sup> werd bepaald dat de Gemeenschap specifieke maatregelen zou vaststellen en invoeren ter beperking van broeikasgasemissies van de luchtvaart, indien daarover in 2002 binnen de ICAO nog geen overeenstemming zou zijn bereikt. In zijn 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.
- (11) Er moeten op lidstaat- en Gemeenschapsniveau in alle sectoren van de economie van de Gemeenschap beleidsmaatregelen worden uitgevoerd 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 in andere sectoren zijn bereikt om de klimaatverandering tegen te gaan, in aanzienlijke mate teniet doen.

<sup>(1)</sup> PB C 287 E van 29.11.2007, blz. 344.

<sup>(2)</sup> PB L 130 van 15.5.2002, blz. 1.

<sup>(3)</sup> PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1.

- (12) In haar mededeling van 27 september 2005 aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's „Het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terugdringen” 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 2 december 2005 erkende de Raad dat het, uit economisch en ecologisch oogpunt, de beste aanpak leek 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 over de terugdringing van het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering <sup>(1)</sup>, 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.
- (13) Een alomvattend pakket maatregelen moet ook technologische en operationele maatregelen omvatten. Verbeteringen in het luchtverkeersbeheer in het kader van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en het SESAR-project kunnen helpen de algemene brandstofefficiëntie te verbeteren met een cijfer tot 12 %. Onderzoek naar nieuwe technologie, inclusief methoden om de brandstofefficiëntie van vliegtuigen te verbeteren, kan de emissies in de luchtvaart verder laten dalen.
- (14) De wijzigingen van Richtlijn 2003/87/EG, aangebracht bij deze richtlijn, beogen de bijdrage van de luchtvaart aan de klimaatverandering aan te pakken door de emissies als gevolg van de luchtvaart op te nemen in de Gemeenschapsregeling.
- (15) Vliegtuigexploitanten hebben de hoogste mate van rechtstreekse controle over het type vliegtuigen dat gebruikt wordt en de manier waarop hiermee wordt gevlogen, en moeten daarom verantwoordelijk worden gesteld voor de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn, waaronder de verplichting om een bewakingsplan op te stellen en overeenkomstig dat plan de emissies te bewaken en erover te rapporteren. Een vliegtuigexploitant kan worden herkend aan de hand van een ICAO-code of een andere erkende code die voor de identificatie van de vlucht wordt gebruikt. Indien de identiteit van de vliegtuigexploitant onbekend is, moet de eigenaar van het vliegtuig worden beschouwd als de vliegtuigexploitant, tenzij hij aantoont dat een andere persoon de vliegtuigexploitant was.
- (16) Om verstoring van de mededinging te voorkomen en de milieutechnische effectiviteit te verbeteren moeten vanaf 2012 de emissies van alle vluchten die aankomen op en vertrekken van luchtvaartterreinen in de Gemeenschap worden opgenomen.
- (17) De Gemeenschap en haar lidstaten moeten blijven ijveren om een akkoord te bereiken over algemene maatregelen met het oog op het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart. De Gemeenschapsregeling kan daarbij als blauwdruk dienen voor het gebruik van emissiehandel op mondiaal niveau. De Gemeenschap en haar lidstaten moeten bij de uitvoering van deze richtlijn in contact blijven met derden en derde landen verder aanmoedigen om equivalente maatregelen te nemen. Indien een derde land maatregelen vaststelt met minstens aan deze richtlijn gelijkwaardige gevolgen voor het milieu, om het klimaatveranderingseffect van vluchten naar de Gemeenschap te verminderen, bekijkt de Commissie na overleg met dat land, welke mogelijkheden er zijn om in een optimale interactie tussen de Gemeenschapsregeling en de maatregelen van dat land te voorzien. De regelingen voor handel in emissierechten die in derde landen worden ontworpen, worden, wat de luchtvaart betreft, gaandeweg door optimale interactie met de Gemeenschapsregeling gekenmerkt. Bilaterale akkoorden die betrekking hebben op een koppeling van de Gemeenschapsregeling aan andere verhandelingsstelsels om een gemeenschappelijk stelsel te vormen of waarbij rekening wordt gehouden met gelijkwaardige maatregelen om dubbele regelgeving te voorkomen, kunnen een stap in de richting van een mondiaal akkoord zijn. Waar dergelijke bilaterale akkoorden worden gesloten, kan de Commissie de soorten van luchtvaartactiviteiten die in de Gemeenschapsregeling zijn opgenomen, wijzigen, inclusief overeenkomstige wijzigingen in de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten te vergeven rechten.
- (18) In overeenstemming met het beginsel van betere regelgeving moeten bepaalde vluchten van de Gemeenschapsregeling worden uitgesloten. Teneinde verder onevenredige administratieve lasten te voorkomen moeten commerciële luchtvervoersondernemingen die gedurende drie opeenvolgende periodes van vier maanden minder dan 243 vluchten per periode uitvoeren, van de Gemeenschapsregeling worden vrijgesteld. Dat zal ten goede komen aan luchtvaartmaatschappijen die in het kader van de Gemeenschapsregeling beperkte diensten uitvoeren, waaronder luchtvaartmaatschappijen van ontwikkelingslanden.
- (19) De luchtvaart beïnvloedt het klimaat op aarde via de uitstoot van kooldioxide, stikstofdioxide, waterdamp en sulfaat- en roetdeeltjes. De Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC) heeft geschat dat het totale klimaatteffect van de luchtvaart momenteel twee tot vier maal groter is dan het loutere effect van

<sup>(1)</sup> PB C 303 E van 13.12.2006, blz. 119.

haar kooldioxide-uitstoot in het verleden. Recent EU-onderzoek wijst uit dat het totale klimaateffect 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 van cirruswolken. In overeenstemming met artikel 174, lid 2, van het Verdrag moet het milieubeleid van de Gemeenschap berusten op het voorzorgsbeginsel. In afwachting van de wetenschappelijke vooruitgang moeten alle gevolgen van de luchtvaart zo veel mogelijk worden aangepakt. De uitstoot van stikstofdioxide zal aan de orde komen in andere wetgeving die door de Commissie in 2008 moet worden voorgesteld. Onderzoek naar de vorming van condensatiestrepen en cirruswolken en naar doeltreffende maatregelen daartegen, inclusief operationele en technische maatregelen, moet worden bevorderd.

- (20) Om concurrentievervalsingen te vermijden, moet een geharmoniseerde methode worden uitgewerkt voor het bepalen van de totale hoeveelheid toe te wijzen emissierechten en voor de verdeling van de rechten onder vliegtuigexploitanten. Een deel van de emissierechten zal worden geveild, in overeenstemming met door de Commissie uit te werken regels. Om ervoor te zorgen dat nieuwe vliegtuigexploitanten tot de markt kunnen toetreden en ter ondersteuning van vliegtuigexploitanten die hun aantal gerealiseerde tonkilometers sterk verhogen, moet een bijzondere emissierechtenreserve worden opzijgezet. Vliegtuigexploitanten die hun vluchten staken, moeten emissierechten blijven krijgen tot het einde van de periode waarvoor kosteloze emissierechten al zijn toegevoegd.
- (21) Volledige harmonisatie van het recht dat kosteloos wordt toegewezen aan alle vliegtuigexploitanten die aan de Gemeenschapsregeling deelnemen, is een goed middel om gelijke voorwaarden te creëren voor vliegtuigexploitanten, omdat iedere vliegtuigexploitant zal worden gereguleerd door één lidstaat wat betreft alle vluchten naar, vanuit en binnen de Europese Unie en gezien de antidiscriminatiebepalingen in bilaterale luchtdienstovereenkomsten met derde landen.
- (22) De luchtvaart draagt bij aan het totale effect van menselijke activiteiten op de klimaatverandering, en het milieueffect van broeikasgasemissies door vliegtuigen kan worden getemperd met maatregelen tegen de klimaatverandering in de Europese Unie en derde landen, met name ontwikkelingslanden, en voor de financiering van onderzoek en ontwikkeling op het vlak van mitigatie en aanpassing, met name in de luchtvaart en het luchtvervoer. Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel behoren beslissingen met betrekking tot de overheidsuitgaven tot de bevoegdheid van de lidstaten. Onverminderd dat standpunt zouden de opbrengsten van de veiling van emissierechten, of een gelijkwaardig bedrag indien dwingende begrotingsbeginselen van de lidstaat, zoals eenheid en universaliteit, zulks vereisen, moeten worden gebruikt om broeikasgasemissies te verminderen, de aanpassing aan de effecten van de klimaatverandering in de Europese Unie en in derde landen te bevorderen, onderzoek en ontwikkeling op het vlak van mitigatie en aanpassing te financieren en de beheerskosten van de Gemeenschapsregeling te dekken. De veilingopbrengsten moeten ook worden gebruikt voor transport met een lage emissie. 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 bepalingen van deze richtlijn betreffende het gebruik van opbrengsten dienen onverlet te laten dat over het gebruik van opbrengsten van geveilde rechten beslist kan worden in het bredere kader van de algemene evaluatie van Richtlijn 2003/87/EG.
- (23) De bepalingen voor het gebruik van de opbrengst van de veilingen moeten aan de Commissie worden meegedeeld. 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. Deze richtlijn dient het resultaat van eventuele toekomstige staatssteunprocedures die overeenkomstig de artikelen 87 en 88 van het Verdrag kunnen worden ingeleid, onverlet te laten.
- (24) Om de kosteneffectiviteit van de Gemeenschapsregeling te verhogen, moeten vliegtuigexploitanten de mogelijkheid krijgen om tot op een geharmoniseerd niveau gecertificeerde emissiereducties (CER's) en emissiereductie-eenheden (ERU's) uit projectactiviteiten te gebruiken om te voldoen aan de verplichtingen ingevolge de inlevering van emissierechten. Het gebruik van CER's en ERU's moet stroken met de aanvaardingscriteria voor het gebruik in de in deze richtlijn vervatte handelsregeling. Het gemiddelde van de percentages die door de lidstaten zijn gespecificeerd voor het gebruik van CER's en ERU's in de eerste verbintenisperiode van het Kyoto-protocol, bedraagt ongeveer 15 %.
- (25) In de conclusies van zijn vergadering van 13 en 14 maart 2008 heeft de Europese Raad erkend dat het risico op koolstoflekken in een mondiale context van concurrerende markten een bezorgdheid is die in de nieuwe richtlijn betreffende het emissiehandelsstelsel dringend moet worden geanalyseerd en aangepakt, zodat, als de internationale onderhandelingen mislukken, passende maatregelen kunnen worden genomen. Een internationaal akkoord blijft de beste manier om deze kwestie aan te pakken.



- (26) Om de administratieve lasten voor vliegtuigexploitanten te beperken, moet voor elke vliegtuigexploitant één 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 de betrokken lidstaat zijn toe te rekenen, zich houden aan de voorschriften van deze richtlijn. Indien een vliegtuigexploitant niet aan de eisen van deze richtlijn en andere handhavingsmaatregelen van de administrerende lidstaat voldoet, moeten de lidstaten solidair optreden. De administrerende lidstaat moet derhalve de mogelijkheid hebben om de Commissie te verzoeken de betrokken vliegtuigexploitant in laatste instantie een exploitatieverbod op communautair niveau op te leggen.
- (27) Om het berekeningssysteem voor de Gemeenschapsregeling consistent te houden, mogen, aangezien de emissies door de internationale luchtvaart niet zijn opgenomen in de verplichtingen van de lidstaten uit hoofde van het Protocol van Kyoto, aan de luchtvaartsector toegewezen emissierechten enkel worden gebruikt om te voldoen aan de verplichtingen van de vliegtuigexploitanten om emissierechten in te leveren in het kader van deze richtlijn.
- (28) Om gelijke behandeling van de vliegtuigexploitanten te garanderen moeten de lidstaten geharmoniseerde regels volgen voor het beheer van de onder hun verantwoordelijkheid vallende vliegtuigexploitanten, volgens door de Commissie te ontwikkelen specifieke richtsnoeren.
- (29) Om de milieu-integriteit van de Gemeenschapsregeling te waarborgen, mogen door vliegtuigexploitanten ingeleverde eenheden alleen meetellen voor emissiereductiedoelstellingen die deze emissies in aanmerking nemen.
- (30) 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.
- (31) De bepalingen van de Gemeenschapsregeling met betrekking tot de bewaking van, de rapportage over en de verificatie van emissies, en de voor exploitanten geldende sancties, mogen enkel van toepassing zijn op vliegtuigexploitanten.
- (32) De Commissie moet de werking van Richtlijn 2003/87/EG met betrekking tot luchtvaartactiviteiten evalueren in het licht van de ervaring met de toepassing van deze richtlijn en vervolgens aan het Europees Parlement en de Raad verslag uitbrengen.
- (33) Bij de evaluatie van de werking van Richtlijn 2003/87/EG met betrekking tot luchtvaartactiviteiten moet er rekening mee worden gehouden dat landen die niet beschikken over adequate en vergelijkbare alternatieve vervoerswijzen — en die derhalve in hoge mate afhankelijk zijn van luchtvervoer — en waar de toerismesector een grote bijdrage levert tot het bruto binnenlands product, structureel afhankelijk zijn van de luchtvaart. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar het verminderen of zelfs volledig oplossen van problemen qua toegankelijkheid en mededinging, waarmee de in artikel 299, lid 2, van het Verdrag bedoelde ultraperifere regio's van de Gemeenschap te maken hebben, en van problemen met openbaardienstverplichtingen in verband met de uitvoering van deze richtlijn.
- (34) De ministeriële verklaring over de luchthaven van Gibraltar waarover op 18 september 2006 te Cordoba een akkoord is bereikt tijdens de eerste ministeriële bijeenkomst van het Forum voor dialoog over Gibraltar, zal de op 2 december 1987 te Londen afgelegde gemeenschappelijke verklaring over de luchthaven vervangen, en de volledige naleving ervan zal als naleving van de verklaring van 1987 worden beschouwd.
- (35) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld 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 uitvoeringsbevoegdheden<sup>(1)</sup>.
- (36) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven maatregelen vast te stellen voor de veiling van emissierechten die niet kosteloos behoeven te worden verleend, voor het vaststellen van nadere regels inzake de werking van de bijzondere reserve voor bepaalde vliegtuigexploitanten en inzake de procedures in verband met verzoeken aan de Commissie om een vliegtuigexploitant een exploitatieverbod op te leggen, en voor het wijzigen van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten, in gevallen waarin een derde land maatregelen invoert om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terug te dringen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft, tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (37) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de omvang en de gevolgen van deze richtlijn beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (38) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven”<sup>(2)</sup> worden de lidstaten ertoe aangespoord om voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.

<sup>(1)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

<sup>(2)</sup> PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

- (39) Richtlijn 2003/87/EG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

**Wijziging van Richtlijn 2003/87/EG**

Richtlijn 2003/87/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. Vóór artikel 1 wordt de volgende titel ingevoegd:

„HOOFDSTUK I

**ALGEMENE BEPALINGEN”.**

2. Aan artikel 2 wordt het volgende lid toegevoegd:

„3. De toepassing van deze richtlijn op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven gelegen is, onverlet.”.

3. Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

- a) punt b) wordt vervangen door:

„b) „emissie”: emissie van broeikasgassen in de atmosfeer door in een installatie aanwezige bronnen, 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 die persoon niet bekend is of niet is geïdentificeerd door de eigenaar van het vliegtuig, de eigenaar van het vliegtuig;

p) „commerciële luchtvervoersonderneming”: een exploitant die voor het publiek tegen vergoeding, regelde of niet-regelde luchtdiensten uitvoert voor het vervoer van passagiers, vracht of post;

q) „administrerende lidstaat”: lidstaat die verantwoordelijk is voor de administratie van de Gemeenschapsregeling met betrekking tot een vliegtuigexploitant, overeenkomstig artikel 18 bis;

r) „aan de luchtvaart toegewezen emissies”: emissies van alle vluchten die onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten vallen, die vertrekken vanuit een op het grondgebied van een lidstaat gelegen luchtvaartterrein of aldaar vanuit een derde land aankomen;

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

4. Na artikel 3 wordt het volgende hoofdstuk 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*

**Luchtvaartactiviteiten**

Uiterlijk op 2 augustus 2009 worden volgens de in artikel 23, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure richtsnoeren opgesteld voor de uitvoerige interpretatie van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten.

*Artikel 3 quater*

**Totale hoeveelheid emissierechten voor de luchtvaart**

1. Voor de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2012 is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan 97 % van de historische luchtvaartemissies.

2. Voor de in artikel 11, lid 2, bedoelde periode die ingaat op 1 januari 2013, en, indien er na de in artikel 30, lid 4, bedoelde evaluatie geen wijzigingen zijn aangebracht, voor iedere volgende periode, is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan 95 % van de historische luchtvaartemissies vermenigvuldigd met het aantal jaren in de periode.

Dit percentage kan in het kader van de algemene evaluatie van deze richtlijn worden herzien.

3. De Commissie evalueert de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten overeenkomstig artikel 30, lid 4.

4. Uiterlijk op 2 augustus 2009 stelt de Commissie op grond van de beste beschikbare gegevens de historische luchtvaartemissies vast, inclusief de op actuele verkeersinformatie gebaseerde ramingen. Die vaststelling wordt door het in artikel 23, lid 1, bedoelde comité bestudeerd.

*Artikel 3 quinquies*

**Toewijzingsmethode voor emissierechten voor de luchtvaart middels veiling**

1. Voor de in artikel 3 quater, lid 1, bedoelde periode wordt 15 % van de rechten geveild.

2. Vanaf 1 januari 2013 wordt 15 % van de rechten geveild. Dit percentage kan worden verhoogd, als onderdeel van de algehele evaluatie van deze richtlijn.

3. Er wordt een verordening vastgesteld met gedetailleerde voorschriften voor de veiling door lidstaten van emissierechten die niet kosteloos behoeven te worden verleend in overeenstemming met de leden 1 en 2 van dit artikel of artikel 3 septies, lid 8. 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 hoeveelheid aan de luchtvaart toegewezen emissies voor de referentiejaar, als gerapporteerd ingevolge artikel 14, lid 3, en geverifieerd ingevolge artikel 15. Voor de in artikel 3 quater, lid 1, bedoelde periode is het referentiejaar 2010; voor elke volgende in artikel 3 quater bedoelde periode is het referentiejaar het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode waarop de veiling betrekking heeft, afloopt.

Die 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 3.

4. 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.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van acties die overeenkomstig dit lid worden ondernomen.

5. De verstrekking van informatie aan de Commissie op basis van deze richtlijn ontslaat de lidstaten niet van de verplichting tot kennisgeving uit hoofde van artikel 88, lid 3, van het Verdrag.

#### Artikel 3 sexies

#### Toewijzing en verlening van emissierechten aan vliegtuigexploitanten

1. Voor elke in artikel 3 quater bedoelde periode kan elke vliegtuigexploitant een aanvraag indienen voor een toewijzing van kosteloos toe te wijzen emissierechten. Een aanvraag kan worden ingediend door aan de bevoegde instantie in de administrerende lidstaat geverifieerde tonki-

lometergegevens over te leggen over de in bijlage I vermelde luchtvaartactiviteiten die door die vliegtuigexploitant zijn uitgevoerd in het jaar waarop de bewaking betrekking heeft. Voor de toepassing van dit artikel is het jaar waarop de bewaking betrekking heeft het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode waarop de veiling betrekking heeft, afloopt, overeenkomstig bijlage IV en V, of voor de periode bedoeld in artikel 3 quater, lid 1, 2010. Aanvragen moeten ten minste 21 maanden voor het begin van de periode waarop de aanvraag betrekking heeft, worden ingediend, of uiterlijk op 31 maart 2011 voor de periode bedoeld in artikel 3 quater, lid 1.

2. Ten minste 18 maanden voor het begin van de periode waarop de aanvraag betrekking heeft, of uiterlijk op 30 juni 2011 voor de periode bedoeld in artikel 3 quater, lid 1, leggen de lidstaten de op grond van lid 1 ontvangen aanvragen voor aan de Commissie.

3. Ten minste 15 maanden voor het begin van iedere in artikel 3 quater, lid 2, bedoelde periode, of uiterlijk op 30 september 2011 voor de periode bedoeld in artikel 3 quater, lid 1, berekent de Commissie in een besluit:

- a) de totale hoeveelheid emissierechten die overeenkomstig artikel 3 quater voor die periode zal worden toegewezen;
- b) de hoeveelheid emissierechten die overeenkomstig artikel 3 quinquies in die periode zal worden geveild;
- c) de hoeveelheid rechten in de bijzondere reserve voor vliegtuigexploitanten in die periode overeenkomstig artikel 3 septies, lid 1;
- d) de hoeveelheid voor die periode kosteloos toe te wijzen rechten, zijnde de totale hoeveelheid rechten waartoe onder a) is besloten, minus de hoeveelheid rechten onder b) en c), en
- e) 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 e) bedoelde benchmark, uitgedrukt als rechten per tonkilometer, wordt berekend door het aantal onder d) bedoelde emissierechten te delen door de som van de tonkilometergegevens in de overeenkomstig lid 2 bij de Commissie ingediende aanvragen.

4. Binnen 3 maanden na de datum waarop de Commissie een besluit krachtens lid 3 neemt, berekent en publiceert iedere administrerende lidstaat de volgende hoeveelheden:

a) de totale hoeveelheid van emissierechten die voor de periode wordt toegewezen 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 in lid 3, onder e), bedoelde benchmark, en

b) de hoeveelheid van emissierechten die voor elk jaar aan iedere vliegtuigexploitant wordt toegewezen; die wordt bepaald door diens onder a) berekende totale hoeveelheid 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. Vóór 28 februari 2012 en vóór 28 februari van elk daaropvolgend jaar, verleent de bevoegde autoriteit van de administrerende lidstaat iedere vliegtuigexploitant het aantal emissierechten dat die vliegtuigexploitant krachtens dit artikel of artikel 3 septies voor dat jaar is toegewezen.

#### Artikel 3 septies

##### Bijzondere reserve voor bepaalde vliegtuigexploitanten

1. In elke in artikel 3 quater, lid 2, bedoelde periode, wordt 3 % van de totale toe te wijzen hoeveelheid rechten opzijgezet in een bijzondere reserve voor vliegtuigexploitanten:

a) die een luchtvaartactiviteit in de zin van bijlage I aanvangen na het jaar waarvoor tonkilometergegevens zijn ingediend volgens artikel 3 sexies, lid 1, met betrekking tot een periode, bedoeld in artikel 3 quater, lid 2, of

b) wier tonkilometergegevens gemiddeld met meer dan 18 % per jaar zijn gestegen tussen het jaar waarvoor tonkilometergegevens zijn ingediend overeenkomstig artikel 3 quinquies, lid 1, betreffende een periode, bedoeld in artikel 3 quater, lid 2, en het tweede kalenderjaar van die periode,

en waarvan de activiteit onder a), of bijkomende activiteit onder b), niet geheel of gedeeltelijk een voortzetting is van een eerder door een andere vliegtuigexploitant uitgevoerde luchtvaartactiviteit.

2. Een vliegtuigexploitant die volgens lid 1 in aanmerking komt, kan bij de bevoegde instantie van zijn administrerende lidstaat een verzoek voor een kosteloze toewijzing van rechten uit de bijzondere reserve indienen. Het verzoek moet worden gedaan vóór 30 juni in het derde jaar van de in artikel 3 quater, lid 2, genoemde periode waarop het betrekking heeft.

Een toewijzing aan een luchtvaartexploitant overeenkomstig lid 1 ter mag 1 000 000 rechten niet overschrijden.

3. Het in lid 2 bedoelde verzoek bevat:

a) de geverifieerde tonkilometergegevens overeenkomstig bijlagen IV en V voor de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten, door die vliegtuigexploitant heeft uitgevoerd in het tweede kalenderjaar van de in artikel 3 quater, lid 2, genoemde periode waarop het verzoek betrekking heeft,

b) bewijzen waaruit blijkt dat aan de in lid 1 bedoelde criteria is voldaan, en

c) voor vliegtuigexploitanten in de zin van lid 1, onder b):

i) de procentuele stijging van het aantal door die vliegtuigexploitant gerealiseerde tonkilometers, tussen het jaar waarvoor overeenkomstig artikel 3 sexies, lid 1, tonkilometergegevens zijn ingediend betreffende een periode bedoeld in artikel 3 quater, lid 2, en het tweede kalenderjaar van die periode,

ii) de absolute groei van het aantal door die vliegtuigexploitant gerealiseerde tonkilometers, tussen het jaar waarvoor overeenkomstig artikel 3 sexies, lid 1, tonkilometergegevens zijn ingediend betreffende een periode, bedoeld in artikel 3 quater, lid 2, en het tweede kalenderjaar van die periode, en

iii) de absolute groei boven het in lid 1, onder b), genoemde percentage, van het aantal door die vliegtuigexploitant gerealiseerde tonkilometers, tussen het jaar waarvoor overeenkomstig artikel 3 sexies, lid 1, tonkilometergegevens zijn ingediend betreffende een periode, bedoeld in artikel 3 quater, lid 2, en het tweede kalenderjaar van die periode.

4. Binnen zes maanden na het verstrijken van de termijn voor de indiening van het in lid 2 bedoelde verzoek leggen de lidstaten het verzoek voor aan de Commissie.

5. Binnen 12 maanden na het verstrijken van de termijn voor de indiening van het in lid 2 bedoelde verzoek besluit de Commissie welke benchmark dient te worden gebruikt voor de kosteloze toewijzing van rechten aan vliegtuigexploitanten wier verzoek overeenkomstig lid 4 aan haar is voorgelegd.



Met inachtneming van lid 6 wordt de benchmark berekend door het aantal rechten in de bijzondere reserve te delen door de som van:

a) het aantal tonkilometers dat vermeld is in het verzoek dat overeenkomstig lid 3, onder a), en lid 4, aan de Commissie is voorgelegd, voor vliegtuigexploitanten als bedoeld in lid 1, onder a), en

b) het aantal tonkilometers van de absolute groei boven het in lid 1, onder b), genoemde percentage, dat vermeld is in het verzoek dat overeenkomstig lid 3, onder c), iii), en lid 4, aan de Commissie is voorgelegd, voor vliegtuigexploitanten als bedoeld in lid 1, onder b).

6. De in lid 5 bedoelde benchmark mag er niet toe leiden dat de jaarlijkse toewijzing per tonkilometer hoger ligt dan de jaarlijkse toewijzing per tonkilometer aan onder artikel 3 sexies, lid 4, vallende vliegtuigexploitanten.

7. Binnen 3 maanden na de datum waarop de Commissie het in lid 5 bedoelde besluit neemt, berekent en publiceert de administrerende lidstaat de volgende hoeveelheden:

a) de hoeveelheid rechten die uit de bijzondere reserve wordt toegewezen aan iedere vliegtuigexploitant wiens verzoek overeenkomstig lid 4 aan de Commissie is voorgelegd. Deze toewijzing wordt berekend door de volgens lid 5 bedoelde benchmark te vermenigvuldigen met,

i) voor een onder lid 1, onder a), vallende vliegtuigexploitant, de tonkilometergegevens die vermeld zijn in het verzoek dat overeenkomstig lid 3, onder a), en lid 4, aan de Commissie is voorgelegd,

ii) voor een onder lid 1, onder b), vallende vliegtuigexploitant, de absolute groei in tonkilometers boven het in lid 1, onder b), genoemde percentage, die vermeld zijn in het verzoek dat overeenkomstig lid 3, onder c), iii), en lid 4, aan de Commissie is voorgelegd, en

b) de hoeveelheid rechten die aan iedere vliegtuigexploitant voor elk jaar is toegewezen, die wordt bepaald door het hem volgens a) aantal toegewezen rechten te delen door het aantal volledige kalenderjaren dat overblijft in de in artikel 3 quater, lid 2, bedoelde periode waarop het verzoek betrekking heeft.

8. Niet toegewezen rechten in de bijzondere reserve worden door de lidstaten geveld.

9. De Commissie kan gedetailleerde voorschriften opstellen voor de werking van de bijzondere reserve in het kader

van dit artikel, onder meer voor de toetsing van de naleving van de in lid 1 bedoelde toekenningscriteria. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 23, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

*Artikel 3 octies*

### **Plannen voor bewaking en rapportage**

De administrerende lidstaat zorgt ervoor dat iedere vliegtuigexploitant bij de bevoegde instantie in die lidstaat een bewakingsplan met maatregelen voor bewaking van en rapportage over emissies en tonkilometergegevens indient ter fine van het in artikel 3 quinquies bedoelde verzoek en dat het plan overeenkomstig de volgens artikel 14 aangenomen richtsnoeren door de bevoegde instantie wordt goedgekeurd.”.

5. De volgende titel en het volgende hoofdstuk worden ingevoegd:

„HOOFDSTUK III

### **VASTE INSTALLATIES**

*Artikel 3 nonies*

### **Toepassingsgebied**

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.”.

6. Artikel 6, lid 2, punt e), wordt vervangen door:

„e) de verplichting binnen vier maanden na het einde van elk kalenderjaar een hoeveelheid emissierechten die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II in te leveren die gelijk is aan de totale emissies van de installatie voor dat jaar, als geverifieerd overeenkomstig artikel 15.”.

7. Na artikel 11 wordt de volgende titel ingevoegd:

„HOOFDSTUK IV

### **BEPALINGEN VOOR LUCHTVAART EN VASTE INSTALLATIES”.**

8. In artikel 11 bis wordt het volgende lid ingevoegd:

„1bis. Gedurende de in artikel 3 quater, lid 1, bedoelde periode kan een vliegtuigexploitant CER's en ERU's gebruiken tot 15 % van het aantal emissierechten dat hij ingevolge artikel 12, lid 2 bis, moet inleveren.

Voor daaropvolgende periodes wordt het percentage van de CER's en ERU's dat in verband met luchtvaartactiviteiten kan worden gebruikt, geëvalueerd als onderdeel van de algemene evaluatie van deze richtlijn en met inachtneming van de ontwikkeling van de internationale klimaatveranderingsregeling.

De Commissie publiceert dit percentage ten minste zes maanden voor het begin van elke in artikel 3 quater bedoelde periode.”

9. In artikel 11 ter, lid 2, wordt het woord „installaties” vervangen door „activiteiten”.

10. Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in lid 2 worden na „erkend voor” de woorden „de nakoming van de verplichtingen van een vliegtuigexploitant ingevolge lid 2 bis of” ingevoegd;

- b) het volgende lid wordt ingevoegd:

„2bis. De administrerende lidstaten dragen er zorg voor dat elke vliegtuigexploitant uiterlijk 30 april van elk 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) lid 3 wordt vervangen door:

„3. De lidstaten dragen er zorg voor dat de exploitant van iedere installatie uiterlijk 30 april van ieder jaar een hoeveelheid emissierechten die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II, inlevert die gelijk is aan de totale emissies van die installatie gedurende het voorgaande kalenderjaar, als geverifieerd overeenkomstig artikel 15, en dat die rechten vervolgens worden geannuleerd.”.

11. In artikel 13, lid 3, wordt „artikel 12, lid 3” vervangen door „artikel 12, lid 2 bis of lid 3”.

12. Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in de eerste zin van lid 1:

- i) worden, na „gespecificeerde broeikasgassen” de woorden „en over tonkilometergegevens ten behoeve van een aanvraag op grond van artikel 3 sexies of septies” ingevoegd;

- ii) worden de woorden „uiterlijk 30 september 2003” geschrapt;

- b) lid 3 wordt vervangen door:

„3. De lidstaten dragen er zorg voor dat iedere exploitant of vliegtuigexploitant over de emissies gedurende elk kalenderjaar van de installatie, of, vanaf 1 januari 2010, van het vliegtuig die/dat hij exploiteert na afloop van dat jaar overeenkomstig de richtsnoeren verslag uitbrengt aan de bevoegde autoriteit.”.

13. Artikel 15 wordt vervangen door:

„Artikel 15

### Verificatie

De lidstaten dragen er zorg voor dat de door de exploitanten of vliegtuigexploitanten overeenkomstig artikel 14, lid 3, ingediende verslagen worden geverifieerd volgens de in bijlage V vermelde criteria en de door de Commissie krachtens dit artikel vastgestelde gedetailleerde bepalingen en dat de bevoegde autoriteit daarvan in kennis wordt gesteld.

De lidstaten dragen er zorg voor dat exploitanten en vliegtuigexploitanten wiens verslag over de emissies tijdens het voorgaande jaar uiterlijk 31 maart van het lopende jaar niet is geverifieerd als bevredigend overeenkomstig de in bijlage V genoemde criteria en de door de Commissie krachtens dit artikel vastgestelde gedetailleerde bepalingen, geen emissierechten meer mag overdragen, totdat een verslag van die exploitant of vliegtuigexploitant als bevredigend is geverifieerd.

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, alsmede voor de aanvragen op grond van artikel 3 sexies en septies, inclusief de verificatieprocedures die de verificateurs moeten volgen.”.

14. Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in lid 1 worden de woorden „uiterlijk 31 december 2003” geschrapt;

- b) de leden 2 en 3 worden vervangen door:

„2. De lidstaten dragen er zorg voor dat de namen worden bekendgemaakt van de exploitanten en vliegtuigexploitanten die zich niet houden aan de voorschriften van deze richtlijn inzake het inleveren van voldoende emissierechten.

3. De lidstaten dragen er zorg voor dat een boete wegens overmatige emissie wordt opgelegd aan elke exploitant of vliegtuigexploitant die uiterlijk 30 april van elk jaar niet voldoende emissierechten heeft ingeleverd ter dekking van zijn emissies in het voorgaande jaar. De boete wegens overmatige emissie bedraagt 100 EUR voor elke ton uitgestoten kooldioxide-equivalent waarvoor de exploitant geen emissierechten heeft ingeleverd. De betaling van de boete wegens overmatige emissie ontslaat de exploitant niet van de verplichting bij de inlevering van emissierechten in verband met het volgende kalenderjaar een hoeveelheid emissierechten in te leveren die gelijk is aan die emissieoverschrijding.”;

c) de volgende leden worden toegevoegd:

„5. De administrerende lidstaat kan de Commissie verzoeken een exploitatieverbod op te leggen aan een vliegtuigexploitant die niet aan de eisen van deze richtlijn voldoet, indien zulks niet met andere dwangmaatregelen kon worden gewaarborgd.

6. Het verzoek van een administrerende lidstaat overeenkomstig lid 5 bevat:

a) het bewijs dat de vliegtuigexploitant zijn verplichtingen krachtens deze richtlijn niet is nagekomen;

b) gegevens over de stappen die die lidstaat heeft ondernomen om naleving af te dwingen;

c) de motivering voor het opleggen van een exploitatieverbod op communautair niveau, en

d) een aanbeveling voor de reikwijdte van een exploitatieverbod op communautair niveau en de toe te passen voorwaarden.

7. Het in lid 5 bedoelde verzoek wordt door de Commissie ter kennis gebracht van de andere lidstaten via hun vertegenwoordigers in het in artikel 23, lid 1, bedoelde comité en volgens het reglement van orde van dat comité.

8. Voordat er op het verzoek een besluit wordt genomen, wordt er, indien passend en mogelijk, overleg gepleegd met de instanties die belast zijn met het regelgevend toezicht op de betrokken vliegtuigexploitant. Zo

mogelijk houden de Commissie en de lidstaten gezamenlijk overleg.

9. Bij haar beslissing op het verzoek, deelt de Commissie aan de vliegtuigexploitant de essentiële feiten en overwegingen mee die aan het besluit ten grondslag liggen. De vliegtuigexploitant krijgt de gelegenheid om binnen 10 werkdagen na de mededeling schriftelijke opmerkingen aan de Commissie voor te leggen.

10. Op verzoek van een lidstaat kan de Commissie, volgens de in artikel 23, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure de betrokken vliegtuigexploitant een exploitatieverbod opleggen.

11. De overeenkomstig lid 10 getroffen maatregelen worden door de lidstaten op hun grondgebied gehandhaafd. Zij stellen de Commissie in kennis van de maatregelen genomen ter uitvoering van die besluiten.

12. Indien nodig worden de in dit artikel vermelde procedures nader geregeld. Deze regeling, die bedoeld is om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door deze aan te vullen, wordt volgens de in artikel 23, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing vastgesteld.”.

15. De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 18 bis

#### **De administrerende lidstaat**

1. De administrerende lidstaat voor een vliegtuigexploitant is:

a) voor een vliegtuigexploitant met een geldige, door een lidstaat overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen verleende exploitatievergunning (\*), de lidstaat die de exploitatievergunning met betrekking tot die vliegtuigexploitant heeft verleend, en

b) in alle andere gevallen, de lidstaat waaraan het grootste deel van de geschatte luchtvaartemissies van door die vliegtuigexploitant in het referentiejaar uitgevoerde vluchten kan worden toegeschreven.

2. Indien gedurende de eerste twee jaar van de in artikel 3 quater genoemde periode geen van de toegewezen luchtvaartemissies van vluchten door een onder lid 1, onder b), van dit artikel, vallende vliegtuigexploitant aan zijn administrerende lidstaat is toegewezen, wordt de vliegtuigexploitant voor de volgende periode naar een andere administrerende lidstaat overgeheveld. De nieuwe administrerende lidstaat is de lidstaat waaraan het grootste deel van de geschatte luchtvaartemissies van door die vliegtuigexploitant in de eerste twee jaar van de vorige periode uitgevoerde vluchten kan worden toegeschreven.

3. Op basis van de best beschikbare informatie, publiceert de Commissie:

- a) vóór 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) vóór 1 februari van elk daaropvolgend jaar, een bijgewerkte lijst waaraan de vliegtuigexploitanten die later een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, zijn toegevoegd.

4. De Commissie kan volgens de in artikel 23, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure richtsnoeren opstellen voor het beheer van vliegtuigexploitanten door de behorende lidstaten overeenkomstig deze richtlijn.

5. Voor de toepassing van lid 1 wordt onder „referentiejaar” verstaan: met betrekking tot een vliegtuigexploitant die na 1 januari 2006 zijn exploitatie in de Gemeenschap 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 quater, lid 4, en artikel 18 bis, kan de Commissie Eurocontrol of een andere bevoegde organisatie om bijstand verzoeken en kan zij daartoe met deze organisaties de nodige overeenkomsten sluiten.

(\*) PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.”.

16. Artikel 19, lid 3, wordt als volgt gewijzigd:

- a) het volgende wordt toegevoegd:

„..., alsmede bepalingen om rekening te houden met de opname van luchtvaartactiviteiten in de Gemeenschapsregeling.”;

- b) de volgende nieuwe alinea wordt toegevoegd:

„Door de verordening inzake een gestandaardiseerd en beveiligd stelsel van registers wordt gewaarborgd dat de door vliegtuigexploitanten ingeleverde emissierechten, CER's en ERU's slechts naar de afboekingsrekeningen van de lidstaten voor de eerste verbintenisperiode van het Protocol van Kyoto worden overgedragen voor zover deze overeenstemmen met emissies die in de nationale totalen van de nationale inventarissen van de lidstaten voor die periode zijn opgenomen.”.

17. Artikel 23, lid 3, wordt vervangen door:

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

18. Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 25 bis

#### **Maatregelen van derde landen om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering te verminderen**

1. Indien een derde land maatregelen vaststelt om het klimaatveranderingseffect van vluchten die vanuit dat land vertrekken en in de Gemeenschap aankomen, te verminderen, bekijkt de Commissie na overleg met dat derde land en met de lidstaten in het comité, bedoeld in artikel 23, lid 1, welke mogelijkheden er zijn om in een optimale interactie tussen de Gemeenschapsregeling en de maatregelen van dat land te voorzien.

Indien nodig kan de Commissie wijzigingen aannemen om vluchten vanuit het betreffende derde land van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten uit te sluiten, of met het oog op andere wijzigingen van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten ingevolge overeenkomsten uit hoofde van de vierde alinea. Deze maatregelen, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 23, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

De Commissie kan aan het Europees Parlement en de Raad andere wijzigingen van deze richtlijn voorstellen.



De Commissie kan ook, indien passend, overeenkomstig artikel 300, lid 1, van het Verdrag aanbevelingen aan de Raad doen om onderhandelingen te openen met het oog op het sluiten van een overeenkomst met het betrokken derde land.

2. De Gemeenschap en haar lidstaten blijven ijveren om een akkoord te bereiken over algemene maatregelen met het oog op het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart. In het licht van dat akkoord gaat de Commissie na of wijzigingen van deze richtlijn nodig zijn wat betreft de toepassing ervan op vliegtuigexploitanten.”.

19. Artikel 28 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 3, punt b), wordt vervangen door:

„b) aan wie, in afwijking van artikel 6, lid 2, onder e), en artikel 12, lid 3, de verantwoordelijkheid wordt verleend een hoeveelheid emissierechten die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II in te leveren die gelijk is aan de totale emissies van de installaties in de pool, en”;

b) lid 4 wordt vervangen door:

„4. In afwachting van artikel 16, leden 2, 3 en 4, zijn de sancties voor het schenden van het voorschrift om voldoende emissierechten die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II in te leveren ter dekking van de totale emissie van de installaties in de pool van toepassing op de trustee.”.

20. Aan artikel 30 wordt het volgende lid toegevoegd:

„4. Uiterlijk op 1 december 2014 evalueert de Commissie de werking van deze richtlijn wat betreft de in bijlage I vermelde luchtvaartactiviteiten, op basis van de bewaking van en de ervaring met de toepassing van deze richtlijn, en dient zij indien nodig voorstellen in bij het Europees Parlement en de Raad uit hoofde van artikel 251 van het Verdrag. De Commissie besteedt in het bijzonder aandacht aan de volgende punten:

- a) de gevolgen en de effecten van deze richtlijn voor de algemene werking van de Gemeenschapsregeling;
- b) de werking van de markt van de emissierechten voor de luchtvaart, waarbij in het bijzonder alle mogelijke verstoringen van de markt worden behandeld;
- c) de milieueffectiviteit van de Gemeenschapsregeling en de mate waarin de totale hoeveelheid emissierechten die overeenkomstig artikel 3 quater aan vliegtuigexploitanten dient te worden toegewezen, verminderd moet worden in overeenstemming met de algemene emissiereductiedoelstellingen van de Europese Unie;

- d) de effecten van de Gemeenschapsregeling op de luchtvaartsector, inclusief kwesties op het gebied van concurrentievermogen, met name rekening houdend met het effect van het beleid op het gebied van klimaatverandering dat voor de luchtvaart buiten de Europese Unie wordt gevoerd;
- e) het handhaven van de bijzondere reserve voor vliegtuigexploitanten, rekening houdend met de waarschijnlijke convergentie van de groeipercentages in de sector;
- f) de gevolgen van de Gemeenschapsregeling voor de structurele afhankelijkheid van het luchtvervoer van eilanden, niet aan zee grenzende gebieden, perifere gebieden en de ultraperifere regio's van de Gemeenschap;
- g) de vraag of moet worden voorzien in een loketsysteem teneinde de handel in emissierechten tussen vliegtuigexploitanten en exploitanten van installaties te vergemakkelijken en er tegelijkertijd voor te zorgen dat transacties niet resulteren in de netto-overdracht van emissierechten van vliegtuigexploitanten naar exploitanten van installaties;
- h) de gevolgen van de in bijlage I bedoelde uitzonderingsdrempels in termen van de gecertificeerde maximumstartmassa en het aantal vluchten dat een vliegtuigexploitant jaarlijks uitvoert;
- i) de gevolgen van de uitzondering voor bepaalde vluchten in het kader van de openbaredienstverplichting die uit hoofde van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (\*) op de Gemeenschapsregeling van toepassing is;
- j) de ontwikkelingen, inclusief het potentieel voor toekomstige ontwikkelingen, wat de efficiëntie van de luchtvaart betreft, met name de vooruitgang in de richting van het halen van de doelstelling van de Adviesraad voor luchtvaartonderzoek in Europa (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe, ACARE) om technologie te ontwikkelen en in gebruik te nemen waarmee het brandstofverbruik kan worden verminderd met 50 % tegen 2020, en de vraag of bijkomende maatregelen om de efficiëntie te verbeteren nodig zijn, en
- k) de ontwikkelingen op het gebied van het wetenschappelijke begrip van de klimaatveranderingsaspecten van condensatiestrepen en cirruswolken die door de luchtvaart worden veroorzaakt, met het oog op de voorstelling van doeltreffende beperkingsmaatregelen.

De Commissie brengt vervolgens verslag uit bij het Europees Parlement en de Raad.

(\*) PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8.”.

21. Na artikel 30 wordt de volgende titel ingevoegd:

„HOOFDSTUK V

**SLOTBEPALINGEN”.**

22. 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 op 2 februari 2010 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de 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 stelt de andere lidstaten daarvan in kennis.

*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 Straatsburg, 19 november 2008.

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

H.-G. PÖTTERING

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

J.-P. JOUYET

## 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 wordt vervangen door:

**„CATEGORIEËN ACTIVITEITEN WAAROP DEZE RICHTLIJN VAN TOEPASSING IS”;**

b) in punt 2 wordt de volgende alinea ingevoegd vóór de tabel:

„Vanaf 1 januari 2012 vallen alle vluchten die vertrekken van of aankomen op een luchtvaartterrein dat gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, onder de luchtvaartactiviteit.”;

c) de volgende categorie activiteiten wordt toegevoegd:

<p><i>„Luchtvaart</i></p> <p>Vluchten die vertrekken vanaf of aankomen op een luchtvaartterrein 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 van de regering van een ander land dan een lidstaat, 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;</p> <p>c) vluchten in verband met opsporing en redding, vluchten in het kader van brandbestrijding, humanitaire vluchten en medische noodvluchten waarvoor toestemming is verleend door de ter zake bevoegde autoriteit;</p> <p>d) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd volgens zichtvliegvoorschriften als bedoeld in bijlage 2 bij het Verdrag van Chicago;</p> <p>e) vluchten die eindigen op het luchtvaartterrein van waar het luchtvaartuig is opgestegen en tijdens welke geen tussenlanding is gemaakt;</p> <p>f) 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>g) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel wetenschappelijk onderzoek of het controleren, testen of certificeren van luchtvaartuigen of van grond- of boordapparatuur, en</p> <p>h) vluchten die worden uitgevoerd door luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximumstartmassa van minder dan 5 700 kg;</p> <p>i) vluchten, uitgevoerd in het kader van de openbardienstverplichtingen die overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2408/92 worden opgelegd op routes in de ultraperifere gebieden, zoals gedefinieerd in artikel 299, lid 2, van het Verdrag, of op routes waar de aangeboden capaciteit 30 000 zitplaatsen per jaar niet overschrijdt, en</p> <p>j) vluchten die zonder dit punt onder deze activiteit zouden vallen, uitgevoerd door commerciële luchtvervoersondernemingen die:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— gedurende drie opeenvolgende periodes van vier maanden minder dan 243 vluchten per periode uitvoeren, of</li> <li>— vluchten met een totale emissie van minder dan 10 000 t per jaar uitvoeren.</li> </ul> <p>Vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor het vervoer op een officiële dienstreis van een regerend vorst en zijn directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van een regering van lidstaat, mogen krachtens dit punt niet worden uitgesloten.”</p>	<p>Kooldioxide</p>
---	--------------------

2) Bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:

a) na de titel van de bijlage worden de volgende woorden ingevoegd:

**„DEEL A — Bewaking van en rapportage over emissies door vaste installaties”;**

b) het volgende deel B wordt toegevoegd:

**„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 × 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 gedifferentieerde standaardmethode 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 standaardemissiefactoren van het IPCC gebruikt, die worden ontleend aan de IPCC-richtsnoeren voor nationale inventarissen van broeikasgassen van 2006 of latere herzieningen van deze richtsnoeren. De emissiefactor voor biomassa is nul.

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

**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 vliegtuigexploitant, waaronder:

- naam van de vliegtuigexploitant;
- zijn administrerende lidstaat;
- zijn adres, inclusief postcode en land, en, indien afwijkend, zijn 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, fax 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 sexies en artikel 3 septies**

Voor het aanvragen van een toewijzing van emissierechten overeenkomstig artikel 3 sexies, lid 1, of artikel 3 septies, lid 2, wordt de omvang van de luchtvaartactiviteit in tonkilometers berekend met de volgende formule:

tonkilometers = afstand × vracht

waarbij:

„afstand”: de orthodromische afstand tussen het luchthaven van vertrek en het luchthaven van aankomst, plus een extra vaste component van 95 km, 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 desbetreffende vluchten naar keuze de werkelijke of de standaardmassa's voor passagiers en geregistreerde bagage gebruiken, of een standaardwaarde van 100 kg voor iedere passagier, en diens geregistreerde bagage.

#### **Rapportage over de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 sexies en artikel 3 septies**

Elke vliegtuigexploitant neemt de volgende informatie op in zijn aanvraag uit hoofde van artikel 3 sexies, lid 1, of artikel 3 septies, lid 2:

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

- naam van de vliegtuigexploitant;
- zijn administrerende lidstaat;
- zijn adres, inclusief postcode en land, en, indien afwijkend, zijn 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, fax en e-mailadres van een contactpersoon, en
- naam van de eigenaar van het luchtvaartuig.

B. Tonkilometergegevens:

- aantal vluchten per luchtvaarterreincombinatie;
- aantal passagierskilometers per luchtvaarterreincombinatie;
- aantal tonkilometers per luchtvaarterreincombinatie;
- gekozen methode voor de berekening van de massa van passagiers en geregistreerde bagage;
- 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 vliegtuigexploitant is.”.

3) Bijlage V wordt als volgt gewijzigd:

- a) na de titel van de bijlage worden de volgende woorden ingevoegd:

**„DEEL A — Verificatie van emissies door vaste installaties”;**

- b) het volgende deel B wordt toegevoegd:

**„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 punt 3, de verwijzing naar „exploitant” te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar een vliegtuigexploitant en dient in punt c) daarvan, 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 punt 5 de verwijzing naar „installatie” te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar de vliegtuigexploitant;
- c) dient in punt 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 punt 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 punten 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 punten 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 vliegtuigexploitant, waaronder door hem 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 sexies en artikel 3 septies 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 sexies, lid 1, en artikel 3 septies, lid 2. 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 vliegtuigexploitant gerapporteerde vracht overeenkomt met de door hem voor veiligheidsdoeleinden bijgehouden documenten over de vracht.”.
-