



Raad van de  
Europese Unie

Brussel, 6 februari 2017  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutioneel dossier:  
2017/0017 (COD)**

---

---

5968/17  
ADD 1

CLIMA 25  
ENV 104  
AVIATION 20  
MI 102  
IND 27  
ENER 38  
CODEC 162

#### **BEGELEIDENDE NOTA**

---

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	3 februari 2017
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	SWD(2017) 30 final
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING bij VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG om de huidige beperkingen van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten en de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden

---

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2017) 30 final.

---

Bijlage: SWD(2017) 30 final



Brussel, 3.2.2017  
SWD(2017) 30 final

**WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE**

**SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING**

*bij*

**VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN  
DE RAAD**

**tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG om de huidige beperkingen van het  
toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten en de tenuitvoerlegging van  
een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden**

{COM(2017) 54 final}

{SWD(2017) 31 final}

<b>Samenvatting</b>
Effectbeoordeling van een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG om de huidige beperkingen van het toepassingsgebied voor luchtvaartactiviteiten voort te zetten en de tenuitvoerlegging van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel vanaf 2021 voor te bereiden
<b>A. Behoeftte aan actie</b>
<b>Waarom? Wat is het probleem?</b> <u>Maximaal 11 regels</u>
In 2016 is overeenstemming bereikt over een wereldwijde marktgebaseerde maatregel (hierna „de maatregel”) om de emissies van de internationale luchtvaart vanaf 2021 aan te pakken. De EU-wetgeving moet worden gewijzigd om daar rekening mee te houden. Zonder wijzigingen zal de EU-ETS vanaf 2017 gelden voor vluchten tussen de EU en derde landen, naast de vluchten binnen de EER waarvoor zij nu al geldt.
<b>Wat moet met dit initiatief worden bereikt?</b> <u>Maximaal 8 regels</u>
De milieu-ambitie van de EU-ETS moet worden gehandhaafd om de klimaatdoelstellingen van de EU te bereiken en haar internationale verbintenissen na te komen, en tegelijkertijd moet de tenuitvoerlegging van de maatregel worden gesteund om de wereldwijde inspanningen ter beperking van de klimaatverandering zoveel mogelijk te versterken.
<b>Wat is de meerwaarde van maatregelen op EU-niveau?</b> <u>Maximaal 7 regels</u>
De eengemaakte luchtvaartmarkt is een belangrijke doelstelling van de EU. De EU-regels verbieden de verstoring van de mededinging op de interne markt door een uniforme uitvoering van de maatregel in de EU te waarborgen.
<b>B. Oplossingen</b>
<b>Welke wetgevende en niet-wetgevende beleidsmaatregelen zijn overwogen? Heeft een bepaalde optie de voorkeur? Waarom?</b> <u>Maximaal 14 regels</u>
De opties voor de periode 2017-2020 houden de EU-ETS in stand met verschillende toepassingsgebieden: het volledige toepassingsgebied (optie 0), vertrekkende EER-vluchten (optie 2) en het huidige EER-toepassingsgebied (optie 1). Voor de periode na 2020 blijft basisoptie 0 het volledige toepassingsgebied. Bij de overige opties vallen alle vluchten buiten de EER uitsluitend onder de maatregel. Bij optie 1 is de EU-ETS van toepassing op vluchten binnen de EER. Bij optie 2 wordt de EU-ETS voor vluchten binnen de EER afgestemd op de maatregel. Bij optie 3 is de maatregel van toepassing op vluchten binnen de EER. De voorkeursoptie is de uitbreiding van het EER-toepassingsgebied (optie 1) totdat er voldoende duidelijkheid is over de instrumenten die door de ICAO voor de uitvoering van de maatregel zijn goedgekeurd.
<b>Wie steunt welke optie?</b> <u>Maximaal 7 regels</u>
2017-2020: Maatschappelijke organisaties en individuen verkiezen optie 0 en overheidsinstanties optie 1. Particuliere ondernemingen, beroepsorganisaties en internationale organisaties zijn verdeeld tussen optie 1 en intrekking van de EU-ETS. Na 2020: Maatschappelijke organisaties en individuen steunen de voortzetting van de EU-ETS (opties 0-2). Sommige overheidsinstanties steunen de voortzetting van de EU-ETS voor vluchten binnen de EER (opties 1 en 2), terwijl andere overheidsinstanties, alsook luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartverenigingen de voorkeur geven aan optie 3.
<b>C. Effecten van de voorkeursoptie</b>
<b>Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien van toepassing, anders van de belangrijkste opties)?</b> <u>Maximaal 12 regels</u>
De luchtvaart blijft bijdragen aan de klimaatdoelstellingen van de EU. De optie zal naar verwachting leiden tot een jaarlijkse vraag van 25,1 miljoen ton emissierechten van andere ETS-sectoren en internationale kredieten in 2020 en tot een jaarlijkse vraag van 49,3 miljoen ton EU-emissierechten die aanvankelijk aan andere ETS-sectoren waren verleend, in 2030. In vergelijking met de basisoptie heeft de voorkeursoptie lagere operationele kosten (- 0,1 % in 2020 en - 0,43 % in 2030), met als gevolg een stijging van de vraag naar vluchten (toename met 0,5 % in 2020 en met 1,44 % in 2030). Ook wordt verwacht dat de werkgelegenheid in de luchtvaartsector in 2020 met 0,4 % en in 2030 met 1,5 % zal toenemen.
<b>Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien van toepassing, anders die van de belangrijkste opties)?</b> <u>Maximaal 12 regels</u>

De lage kosten van de emissierechten brengen weinig bijkomende operationele kosten met zich mee en hebben verwaarloosbare gevolgen voor het concurrentievermogen van de luchtvaart- en toerismesector van de EU. Alle opties leiden tot administratieve kosten voor luchtvaartexploitanten en nationale autoriteiten. De kosten zullen wellicht het laagst zijn bij de voorkeursoptie, maar zijn moeilijk vast te stellen voor de periode na 2020 gezien de onzekerheid rond de administratieve voorschriften voor de maatregel.

**Wat zijn de gevolgen voor bedrijven, het mkb en micro-ondernemingen? Maximaal 8 regels**

In het kader van de EU-ETS zijn ongeveer 2 600 niet-commerciële kleine emittenten verantwoordelijk voor 1 % van de emissies. Bij de vorige wijzigingen van de EU-ETS waren kleine, niet-commerciële vliegtuigexploitanten tot 2020 vrijgesteld. Voorgesteld wordt de vrijstelling uit te breiden om de administratieve lasten en kosten te beperken.

**Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden? Maximaal 4 regels**

Veilinginkomsten worden gegenereerd voor overheidsinstanties (jaarlijkse veilingopbrengsten: 123,6 miljoen euro in 2020 en 302,3 miljoen euro in 2030).

**Zijn er nog andere significante gevolgen? Maximaal 6 regels**

De risico's in verband met tegenkating van en niet-naleving door derde landen zijn klein vanwege het beperkte toepassingsgebied.

**D. Opvolging**

**Wanneer wordt dit beleid geëvalueerd? Maximaal 4 regels**

Wanneer er meer duidelijkheid is over de specifieke kenmerken van de maatregel en de uitvoering ervan.