



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

2013/0344(COD)

19.12.2013

ÄNDRINGSFÖRSLAG 21 - 111

Förslag till betänkande
Peter Liese
(PE522.946v01-00)

Ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart

Förslag till direktiv
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

AM\1013974SV.doc

PE526.175v01-00

SV

Förenade i mångfalden

SV

Ändringsförslag 21
Bas Eickhout

Förslag till direktiv

—

Förslag om förkastande

**Europaparlamentet förkastar
kommissionens förslag.**

Or. en

Motivering

Förslaget skapar ett dåligt prejudikat, det får unionslagstiftningen att framstå som mindre trovärdig för omvärlden. Det försvårar dessutom för marknadsaktörerna inom luftfartsbranschen att förutsäga utvecklingen på marknaden och motverkar målen om bättre lagstiftning.

Ändringsförslag 22
Satu Hassi

Förslag till direktiv
Skäl -1 (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(-1) Givetvis måste luftfartsbranschen följa unionslagstiftningen när man är verksam inom EU. Noteras bör också att luftfarten subventioneras på flera olika sätt inom EU. Till skillnad från andra konsumenttjänster är den till exempel undantagen momsskyldigheten samt bränsleskatter. Även reglerna för statligt stöd till branschen är ytterst generösa i gemenskapens riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser. Kommissionen bör se över dessa

undantag och införa moms på alla flygningar inom EU samt flygningar från EU som räknas som konsumtion inom EU. Kommissionen bör även omförhandla samtliga luftavfartsavtal för att se till att bränslebeskattning tillåts och uppmuntras.

Or. en

Ändringsförslag 23 Holger Krahmer

Förslag till direktiv Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) Unionen försöker säkerställa en framtida internationell överenskommelse för att begränsa påverkan av växthusgaser från luftfarten, och begränsar under tiden klimatpåverkan av ***luftfartsverksamhet till och från flygplatser*** i unionen genom självständiga åtgärder. För att se till att dessa mål stöder, och inte strider mot, varandra bör hänsyn tas till utvecklingen inom internationella forum och ståndpunkter som uttrycks där, särskilt den resolution som innehåller den ”sammanfattande redogörelse för ICAO:s ständiga policy och praxis på miljöskyddsområdet” som antogs vid det 38:e mötet i ICAO-församlingen.

Ändringsförslag

(1) Unionen försöker säkerställa en framtida internationell överenskommelse för att begränsa påverkan av växthusgaser från ***den internationella*** luftfarten, och begränsar under tiden klimatpåverkan av ***luftfarten*** i unionen ***och EES*** genom självständiga åtgärder. För att se till att dessa mål stöder, och inte strider mot, varandra bör hänsyn tas till utvecklingen inom internationella forum och ståndpunkter som uttrycks där, särskilt den resolution som innehåller den ”sammanfattande redogörelse för ICAO:s ständiga policy och praxis på miljöskyddsområdet” som antogs vid det 38:e mötet i ICAO-församlingen.

Or. en

Ändringsförslag 24 Georgios Koumoutsakos

Förslag till direktiv Skäl 1a (nytt)

(1a) Luftfartssektorn har internationell karaktär. De globala problem som uppstår av utsläppen från luftfartssektorn kan hanteras effektivt med en internationell hållning som inkluderar globala åtaganden att efterleva samma åtgärder eller att uppnå samma mål med olika åtgärder. En överenskommelse på internationell nivå inom ramen för ICAO erbjuder de bästa möjligheterna för att trygga hållbarheten på lång sikt.

Or. el

**Ändringsförslag 25
Eija-Riitta Korhola**

**Förslag till direktiv
Skäl 2**

(2) Det är följaktligen önskvärt att tillfälligt anse de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG⁴ vara uppfyllda, om skyldigheterna uppfylls avseende en viss procent av utsläppen från flygningar till och från flygplatser i tredjeländer. Härvid betonar unionen att krav kan tillämpas för vissa andelar utsläpp från flygningar till och från flygplatser i länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), på samma sätt som juridiska krav kan tillämpas på större delar av utsläppen från flygningar till och från sådana flygplatser.

utgår

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom

gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

Or. en

Motivering

Skälet är överflödigt eftersom direktivets räckvidd begränsats till att endast gälla flygningar inom EES.

Ändringsförslag 26

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Förslag till direktiv

Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) Det är följaktligen önskvärt att tillfälligt anse de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG⁴ vara uppfyllda, om skyldigheterna uppfylls avseende en viss procent av utsläppen från flygningar till och från flygplatser i tredjeländer. Härvid betonar unionen att krav kan tillämpas för vissa andelar utsläpp från flygningar till och från flygplatser i länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), på samma sätt som juridiska krav kan tillämpas på större delar av utsläppen från flygningar till och från sådana flygplatser.

⁴ *Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).*

Ändringsförslag

(2) Antagandet av beslut nr 377/2013/EU har inneburit att Internationella civila luftfartsorganisationen kunnat göra stora framsteg, för att man ska kunna träffa en global överenskommelse vid generalförsamlingens nästa möte. För att underlätta en sådan överenskommelse, samt bevara den europeiska luftfartssektorns konkurrenskraft och undvika motåtgärder, är det nödvändigt att begränsa direktivets räckvidd till att endast gälla flygningar till och från flygplatser i länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Or. fr

Motivering

Om flygningar utanför EES ska ingå i utsläppshandelssystemet bör det ske efter ömsesidig överenskommelse. Det är ansvarslöst av unionen att ensidigt backa när det gäller sådant som avtalades vid det senaste mötet i ICAO:s generalförsamling i oktober 2013. Detta beslut skulle utgöra ett stort hinder för en global överenskommelse och riskera att den europeiska luftfartssektorn utsätts för motåtgärder.

Ändringsförslag 27 Holger Kraemer

Förslag till direktiv Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) Det är följaktligen önskvärt att tillfälligt anse de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG⁴ vara uppfyllda, om skyldigheterna uppfylls avseende en viss procent av utsläppen från flygningar till och från flygplatser i tredjeländer. Härvid betonar unionen att krav kan tillämpas för vissa andelar utsläpp från flygningar till och från flygplatser i länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), på samma sätt som juridiska krav kan tillämpas på större delar av utsläppen från flygningar till och från sådana flygplatser.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

Ändringsförslag

(2) Antagandet av beslut nr 377/2013/EU om tillfälligt undantag från direktiv 2003/87/EG⁴ har underlättat arbetet i ICAO. För att behålla drivkraften och underlätta en överenskommelse om en global marknadsbaserad åtgärd för internationell luftfart vid nästa möte i ICAO:s generalförsamling är det önskvärt att bortse från kraven gällande flygningar till och från flygplatser utanför unionen och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

Or. en

Ändringsförslag 28 Georgios Koumoutsakos

**Förslag till direktiv
Skäl 2**

Kommissionens förslag

(2) Det är följaktligen önskvärt att tillfälligt *anse de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG⁴ vara uppfyllda, om skyldigheterna uppfylls avseende en viss procent av utsläppen från flygningar till och från flygplatser i tredjeländer. Härvid betonar unionen att krav kan tillämpas för vissa andelar utsläpp från flygningar till och från flygplatser i länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), på samma sätt som juridiska krav kan tillämpas på större delar av utsläppen från flygningar till och från sådana flygplatser.*

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

Ändringsförslag

(2) Det är följaktligen önskvärt att tillfälligt *förlänga bestämmelserna om att ”stoppa klockan” som fastställdes i Europaparlamentets och rådets beslut nr 377/2013/EU⁴ så att förberedelserna för ICAO-församlingen 2016 kan genomföras under de bästa möjliga förhållandena.*

⁴ Europaparlamentets och rådets *beslut* nr 377/2013/EU av den 24 april 2013 om tillfälligt undantag från direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (EGT L 113, 25.4.2013, s. 1)

Or. el

**Ändringsförslag 29
Satu Hassi**

**Förslag till direktiv
Skäl 2a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2a) Medlemsstaterna bör införa passageraravgifter för flygningar som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem och ge intäkterna till den gröna klimatfonden som inrättades i FN:s

Motivering

I samband med USA:s budgetuppgörelse i december 2013 inledde den amerikanska kongressen arbetet med att införa en ny flygskatt för alla flygningar från amerikanska flygplatser. Passageraravgifter bör även införas i unionen för flygningar som inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem. Avgifterna bör beräknas till minst motsvarande 10 euro per ton koldioxid under 2014 och höjas med 3 euro varje år.

Ändringsförslag 30

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Förslag till direktiv

Skäl 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG utgår
fortfarande grundas fortsatt på ankomst
till eller avgång från flygplatser i EU,
men för att fungera som ett enkelt och
användbart medel för att begränsa
tillämpningen av regionala
marknadsbaserade åtgärder under de sju
åren fram till dess att en global
marknadsbaserad åtgärd tas i bruk har
procentsatserna beräknats av Eurocontrol
på basis av den proportionella andel av
storcirkelavståndet mellan
storflygplatserna inom EES och i
tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil
utanför den yttersta punkten av EES
kuster. Eftersom unionen inte anser att en
global marknadsbaserad åtgärd bör
baseras på faktiska luftrumshänsyn, i
stället för på ankomster till och avgångar
från flygplatser, är dessa procentsatser
endast relevanta fram till 2020.**

Motivering

Skälet måste strykas eftersom direktivets räckvidd har begränsats.

Ändringsförslag 31 **Holger Kraemer**

Förslag till direktiv **Skäl 3**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG utgår
fortfarande grundas fortsatt på ankomst
till eller avgång från flygplatser i EU,
men för att fungera som ett enkelt och
användbart medel för att begränsa
tillämpningen av regionala
marknadsbaserade åtgärder under de sju
åren fram till dess att en global
marknadsbaserad åtgärd tas i bruk har
procentsatserna beräknats av Eurocontrol
på basis av den proportionella andel av
storcirkelavståndet mellan
storflygplatserna inom EES och i
tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil
utanför den yttersta punkten av EES
kuster. Eftersom unionen inte anser att en
global marknadsbaserad åtgärd bör
baseras på faktiska luftrumshänsyn, i
stället för på ankomster till och avgångar
från flygplatser, är dessa procentsatser
endast relevanta fram till 2020.*

Or. en

Ändringsförslag 32 **Eija-Riitta Korhola**

Förslag till direktiv **Skäl 3**

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG fortfarande grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder under de sju åren fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd tas i bruk har procentsatserna beräknats av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till 2020.

utgår

Or. en

Motivering

Skälet är överflödigt eftersom direktivets räckvidd begränsats till att endast gälla flygningar inom EES.

**Ändringsförslag 33
Jolanta Emilia Hibner**

**Förslag till direktiv
Skäl 3**

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG **fortfarande** grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder under

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder under

de sju åren fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd tas i bruk har procentsatserna beräknats av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till 2020.

de sju åren fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd tas i bruk har procentsatserna beräknats av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta **från 2013 och** fram till 2020.

Or. pl

Ändringsförslag 34 Satu Hassi

Förslag till direktiv Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG **fortfarande** grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder under de **sju** åren fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd **tas i bruk** har procentsatserna beräknats av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än **12** sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till **2020**.

Ändringsförslag

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder under de **tre** åren fram till dess att **man kommer överens om en ratificerbar global marknadsbaserad åtgärd som omfattar merparten av utsläppen från internationell luftfart vid det 39:e mötet i ICAO:s generalförsamling** har procentsatserna beräknats av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än **200** sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på

ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till 2016. **Från den 1 januari 2017 kommer alla procentsatser att vara 50 procent fram till dess att en marknadsbaserad mekanism med motsvarande miljöintegritet tas i bruk, och ansvaret för den andra hälften ligger på andra länder.**

Or. en

De 12 sjömil som föreslås är onaturligt lågt för luftfartsverksamhet. Europeiska miljöbyrån anger 200 sjömil för den exklusiva ekonomiska zonen. Från 2017 fram till dess att en internationell marknadsbaserad mekanism med motsvarande miljöintegritet har införts bör EU:s utsläppshandelssystem för luftfart omfatta 50 procent av inkommande och utgående trafik, medan reglering av den andra hälften bör skötas av det andra landet.

Ändringsförslag 35 **Spyros Danellis**

Förslag till direktiv **Skäl 3**

Kommissionens förslag

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG **fortfarande** grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder under de sju åren fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd tas i bruk har procentsatserna beräknats av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till 2020.

Ändringsförslag

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder under de sju åren fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd tas i bruk har procentsatserna beräknats av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till 2020. **Om man inte**

kommer överens om en global marknadsbaserad åtgärd vid det 39:e mötet i ICAO:s generalförsamling kommer procentsatsen av de utsläpp som kräver återlämnande av utsläppsrätter från den 1 januari 2017 till slutet av 2020 vara 50 procent av varje avgående och ankommande flyg, för att öka täckning och miljöintegritet.

Or. en

Motivering

Hybridlösningen med "lufttrum" bör endast tillgås till dess att en bindande överenskommelse träder i kraft på global nivå. När det sker kan EU justera sina bestämmelser. Om man inte lyckas nå en sådan överenskommelse vid mötet i ICAO:s generalförsamling 2016 bör det införas ett system med bättre täckning och miljöintegritet (50–50), men där hänsyn samtidigt tas till de suveränitetsfrågor som nämns.

Ändringsförslag 36

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Förslag till direktiv

Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) För att fastställa en procentandel av de kontrollerade utsläppen för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer måste utsläppsmängden för hela flygningen vara känd. Däremot tas ingen hänsyn till utsläpp som inte täcks av denna andel.

Ändringsförslag

utgår

Or. fr

Motivering

Skälet måste strykas eftersom direktivets räckvidd har begränsats.

Ändringsförslag 37

Holger Krahrmer

**Förslag till direktiv
Skäl 6**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6) För att fastställa en procentandel av de kontrollerade utsläppen för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer måste utsläppsmängden för hela flygningen vara känd. Däremot tas ingen hänsyn till utsläpp som inte täcks av denna andel. **utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 38
Eija-Riitta Korhola**

**Förslag till direktiv
Skäl 6**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6) För att fastställa en procentandel av de kontrollerade utsläppen för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer måste utsläppsmängden för hela flygningen vara känd. Däremot tas ingen hänsyn till utsläpp som inte täcks av denna andel. **utgår**

Or. en

Motivering

Skälet är överflödigt eftersom direktivets räckvidd begränsats till att endast gälla flygningar inom EES.

**Ändringsförslag 39
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet**

**Förslag till direktiv
Skäl 7**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7) Dessutom bör luftfartygsoperatörer i fråga om flygningar till och från tredje land kunna välja att inte rapportera kontrollerade utsläpp från dessa flygningar utan i stället förlita sig på en så exakt som möjligt utförd bestämning av beräknade utsläpp som uppstår vid sådana flygningar inom EES. **utgår**

Or. fr

Motivering

Skälet måste strykas eftersom direktivets räckvidd har begränsats.

Ändringsförslag 40
Satu Hassi

Förslag till direktiv
Skäl 7

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7) Dessutom bör luftfartygsoperatörer i fråga om flygningar till och från tredje land kunna välja att inte rapportera kontrollerade utsläpp från dessa flygningar utan i stället förlita sig på en så exakt som möjligt utförd bestämning av beräknade utsläpp som uppstår vid sådana flygningar inom EES. **utgår**

Or. en

Motivering

Med EU:s utsläppshandelssystem har det även införts ett system för övervakning, rapportering och verifiering för luftfartssektorn inom och utanför EU. Informationen har hjälpt operatörerna att minska bränsleanvändningen.

Ändringsförslag 41
Holger Kraemer

PE526.175v01-00

16/57

AM\1013974SV.doc

**Förslag till direktiv
Skäl 7**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7) Dessutom bör luftfartygsoperatörer i fråga om flygningar till och från tredje land kunna välja att inte rapportera kontrollerade utsläpp från dessa flygningar utan i stället förlita sig på en så exakt som möjligt utförd bestämning av beräknade utsläpp som uppstår vid sådana flygningar inom EES. **utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 42
Eija-Riitta Korhola**

**Förslag till direktiv
Skäl 7**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7) Dessutom bör luftfartygsoperatörer i fråga om flygningar till och från tredje land kunna välja att inte rapportera kontrollerade utsläpp från dessa flygningar utan i stället förlita sig på en så exakt som möjligt utförd bestämning av beräknade utsläpp som uppstår vid sådana flygningar inom EES. **utgår**

Or. en

Motivering

Skälet är överflödigt eftersom direktivets räckvidd begränsats till att endast gälla flygningar inom EES.

**Ändringsförslag 43
Françoise Grossetête**

Förslag till direktiv
Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) Som en förenkling och för att lätta den administrativa bördan på de minsta **luftfartygsoperatörer**, bör icke-kommersiella luftfartygsoperatörer som släpper ut mindre än **1000** ton koldioxid per år anses uppfylla kraven i direktivet, och ytterligare åtgärder som vidtas av medlemsstaternas behöriga myndigheter bör främjas för att förenkla förvaltningsuppgifterna för de små luftfartygsoperatörerna.

Ändringsförslag

(8) Som en förenkling och för att lätta den administrativa bördan på de minsta **luftfartygsoperatörerna**, bör icke-kommersiella luftfartygsoperatörer som släpper ut mindre än **10 000** ton koldioxid per år **i det europeiska luftrummet** anses uppfylla kraven i direktivet, och ytterligare åtgärder som vidtas av medlemsstaternas behöriga myndigheter bör främjas för att förenkla förvaltningsuppgifterna för de små luftfartygsoperatörerna.

Or. fr

Motivering

Kommersiella och icke-kommersiella operatörer bör inte behandlas olika. De förra har ett undantag på 10 000 ton koldioxid per år, vilket borde gälla även för icke-kommersiella operatörer.

Ändringsförslag 44

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Förslag till direktiv
Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) Tillämpning av en procentsats på kontrollerade utsläpp för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer, eller möjligheten för aktörerna att använda alternativa strategier bör omfatta utsläpp från 2014 och framåt i syfte att ge tid för aktörer att förstå dessa tillvägagångssätt när de planerar sin flygverksamhet.

Ändringsförslag

utgår

Or. fr

Motivering

Skälet måste strykas eftersom direktivets räckvidd har begränsats.

Ändringsförslag 45
Eija-Riitta Korhola

Förslag till direktiv
Skäl 9

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9) Tillämpning av en procentsats på utgår
kontrollerade utsläpp för flygningar till
och från flygplatser i tredjeländer, eller
möjligheten för aktörerna att använda
alternativa strategier bör omfatta utsläpp
från 2014 och framåt i syfte att ge tid för
aktörer att förstå dessa tillvägagångssätt
när de planerar sin flygverksamhet.

Or. en

Motivering

Skälet är överflödigt eftersom direktivets räckvidd begränsats till att endast gälla flygningar inom EES.

Ändringsförslag 46
Holger Kraemer

Förslag till direktiv
Skäl 9

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9) Tillämpning av en procentsats på utgår
kontrollerade utsläpp för flygningar till
och från flygplatser i tredjeländer, eller
möjligheten för aktörerna att använda
alternativa strategier bör omfatta utsläpp
från 2014 och framåt i syfte att ge tid för
aktörer att förstå dessa tillvägagångssätt
när de planerar sin flygverksamhet.

Ändringsförslag 47
Eija-Riitta Korhola

Förslag till direktiv
Skäl 10

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10) Utan att det påverkar tillämpningen utgår av den global marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, bör utsläpp från flygningar till och från länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna – revenue ton kilometres – för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara undantagna under perioden 2014-2020. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag bör vara de som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, dvs. sådana som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högre-medelinkomstländer.

Motivering

Skälet är överflödigt eftersom direktivets räckvidd begränsats till att endast gälla flygningar inom EES.

Ändringsförslag 48

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet, Maurice Ponga

Förslag till direktiv
Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Utan att det påverkar tillämpningen av den globala marknadsbaserade åtgärden från 2020 bör undantag göras för utsläpp från flygningar till och från EU:s yttersta randområden under perioden 2014–2020.

Or. fr

Motivering

De yttersta randområdena är isolerade regioner, och flyg är ett mycket viktigt transportsätt för medborgarna. Med tanke på de särskilda omständigheterna är det nödvändigt att se till att de linjer som trafikerar dessa regioner behåller konkurrenskraften.

Ändringsförslag 49
Satu Hassi

Förslag till direktiv
Skäl 11

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11) För att säkerställa rättssäkerhet för luftfartygsoperatörer och nationella myndigheter är det lämpligt att låta tidsfristerna för överlämnande och rapportering av 2013 års utsläpp sträcka sig fram till och med 2015. **utgår**

Or. en

Motivering

2013 års utsläpp bör rapporteras under 2014, enligt lag.

Ändringsförslag 50
Jolanta Emilia Hibner

Förslag till direktiv
Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) Efter 2016 års möte i ICAO:s generalförsamling **bör** kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i syfte att se till att den internationella utvecklingen kan beaktas och att eventuella frågor om tillämpningen av undantaget tas upp.

Ändringsförslag

(12) Efter 2016 års möte i ICAO:s generalförsamling **ska** kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i syfte att se till att den internationella utvecklingen kan beaktas och att eventuella frågor om tillämpningen av undantaget tas upp.

Or. pl

Ändringsförslag 51
Satu Hassi

Förslag till direktiv
Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) Efter 2016 års möte i ICAO:s generalförsamling bör kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet *i syfte att se till att den internationella utvecklingen kan beaktas och att eventuella frågor om tillämpningen av undantaget tas upp.*

Ändringsförslag

(12) Efter 2016 års möte i ICAO:s generalförsamling bör kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet **om ICAO:s framsteg när det gäller att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd.**

Or. en

Ändringsförslag 52
Jolanta Emilia Hibner

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. Genom undantag från artiklarna 12.2a **och** 14.3 ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de punkterna som

Ändringsförslag

1. Genom undantag från artiklarna 12.2a, 14.3 **och 16.3** ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de punkterna

uppfylla när det gäller

som uppfylla när det gäller

Or. pl

Ändringsförslag 53
Martin Callanan

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) alla utsläpp från flygningar till **och** från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **år 2013**,

Ändringsförslag

(a) alla utsläpp från flygningar till **eller** från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (**EES**) **varje kalenderår från och med 2013 till och med 2020**,

Or. en

Motivering

En utökning av kommissionens räckvidd 2013 till 2020 skulle göra det möjligt att i 2016 års översyn bedöma huruvida räckvidden bör ändras efter det 39:e mötet i ICAO:s generalförsamling.

Ändringsförslag 54
Holger Krahmer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **år 2013**,

Ändringsförslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **varje kalenderår från och med 2013 till och med 2020**,

Or. en

Ändringsförslag 55

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **år 2013**,

Ändringsförslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **till 2020**,

Or. fr

Motivering

Om flygningar utanför EES ska ingå i utsläppshandelssystemet bör det ske efter ömsesidig överenskommelse. Det är ansvarslöst av unionen att ensidigt backa när det gäller sådant som avtalades vid det senaste mötet i ICAO:s generalförsamling i oktober 2013. Detta beslut skulle utgöra ett stort hinder för en global överenskommelse och riskera att den europeiska luftfartssektorn utsätts för motåtgärder.

Ändringsförslag 56

Eija-Riitta Korhola

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **år 2013**,

Ändringsförslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **mellan kalenderåren 2013 och 2016**,

Or. en

Motivering

”Stanna klockan”-beslutet är ett korrekt beslut som var avgörande för att nå en global

överenskommelse. Därför gäller detta direktiv till slutet av 2016, som är det år då ICAO:s generalförsamling sammanträder.

Ändringsförslag 57 Gilles Pargneaux

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **år 2013**,

Ändringsförslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **varje kalenderår 2013–2016**,

Or. fr

Motivering

Det tycks nödvändigt att fortsätta med ”stanna klockan” till 2016. För perioden 2017–2020 behövs en utvärdering av de olika alternativen. Det är nog klokast att helt begränsa sig till flygningar inom EU fram till åtminstone 2016 samt göra en översyn samma år.

Ändringsförslag 58 Georgios Koumoutsakos

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **fr.o.m. år 2013 t.o.m. år 2016**,

Ändringsförslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **fr.o.m. år 2013 t.o.m. år 2016**,

Or. el

Ändringsförslag 59

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet, Maurice Ponga

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(aa) alla utsläpp från flygningar till och från EU:s yttersta randområden fram till 2020;

Or. fr

Motivering

De yttersta randområdena är isolerade regioner, och flyg är ett mycket viktigt transportsätt för medborgarna. Med tanke på de särskilda omständigheterna är det nödvändigt att se till att de linjer som trafikerar dessa regioner inte mister konkurrenskraften.

Ändringsförslag 60

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–2020, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6,

utgår

Or. fr

Motivering

Om flygningar utanför EES ska ingå i utsläppshandelssystemet bör det ske efter ömsesidig överenskommelse. Det är ansvarslöst av unionen att ensidigt backa när det gäller sådant som avtalades vid det senaste mötet i ICAO:s generalförsamling i oktober 2013. Detta beslut skulle försvåra en global överenskommelse betydligt och riskera att den europeiska luftfartssektorn utsätts för motåtgärder.

Ändringsförslag 61 **Eija-Riitta Korhola**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–2020, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6, **utgår**

Or. en

Motivering

Led b är överflödigt eftersom direktivets räckvidd begränsats till att endast gälla flygningar inom EES. ”Stanna klockan”-beslutet är ett korrekt beslut som var avgörande för att nå en global överenskommelse. Därför gäller detta direktiv till slutet av 2016, som är det år då ICAO:s generalförsamling sammanträder.

Ändringsförslag 62 **Holger Kraemer**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–2020, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6, **utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 63
Martin Callanan**

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led b**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–2020, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6, **utgår**

Or. en

Motivering

En utökning av kommissionens räckvidd 2013 till 2020 skulle göra det möjligt att i 2016 års översyn bedöma huruvida räckvidden bör ändras efter det 39:e mötet i ICAO:s generalförsamling.

Ändringsförslag 64
Satu Hassi

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–**2020**, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6,

Ändringsförslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–**2016**, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6,

Or. en

Motivering

Från 2017 och fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd har införts bör EU:s utsläppshandelssystem för luftfart omfatta 50 procent av inkommande och utgående trafik, medan reglering av den andra hälften bör skötas av det andra landet.

Ändringsförslag 65
Spyros Danellis

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–**2020**, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp

Ändringsförslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–**2016**, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp

från dessa flygningar som förtecknats i
enlighet med bilaga IIc eller beräknats i
enlighet med punkt 6,

från dessa flygningar som förtecknats i
enlighet med bilaga IIc eller beräknats i
enlighet med punkt 6,

Or. en

Motivering

Hybridlösningen med "lufttrum" bör endast tillgås till dess att en bindande överenskommelse träder i kraft på global nivå. När det sker kan EU justera sina bestämmelser. Om man inte lyckas nå en sådan överenskommelse vid mötet i ICAO:s generalförsamling 2016 bör det införas ett system med bättre täckning och miljöintegritet (50–50), men där hänsyn samtidigt tas till de suveränitetsfrågor som nämns.

Ändringsförslag 66 **Gilles Pargneaux**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden **2014–2020**, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6,

Ändringsförslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden **2017–2020**, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6,

Or. fr

Motivering

För perioden 2017–2020 behövs en utvärdering av de olika alternativen. Det är nog klokast att helt begränsa sig till flygningar inom EU fram till åtminstone 2016 samt göra en översyn samma år.

Ändringsförslag 67
Jolanta Emilia Hibner

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–2020, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc **eller beräknats i enlighet med punkt 6,**

Ändringsförslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–2020, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc,

Or. pl

Ändringsförslag 68
Satu Hassi

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
2003/87/EC
Artikel 28a – punkt 1 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

(ba) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet från 2017 där operatören för flygningen har återlämnat utsläppsrätter för 50 procent av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar,

Or. en

Motivering

Från 2017 och fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd har införts bör EU:s utsläppshandelssystem för luftfart omfatta 50 procent av inkommande och utgående trafik,

medan reglering av den andra hälften bör skötas av det andra landet.

Ändringsförslag 69
Spyros Danellis

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår mellan 2017 och 2020, där operatören för flygningen har återlämnat utsläppsrätter för 50 procent av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar, om man vid det 39:e mötet i ICAO:s generalförsamling inte lyckas nå en överenskommelse om en global marknadsbaserad åtgärd som gäller merparten av utsläppen från den internationella luftfarten och som träder i kraft 2020,

Or. en

Motivering

Hybridlösningen med ”lufttrum” bör endast tillgås till dess att en bindande överenskommelse träder i kraft på global nivå. När det sker kan EU justera sina bestämmelser. Om man inte lyckas nå en sådan överenskommelse vid mötet i ICAO:s generalförsamling 2016 bör det införas ett system med bättre täckning och miljöintegritet (50–50), men där hänsyn samtidigt tas till de suveränitetsfrågor som nämns.

Ändringsförslag 70
Spyros Danellis

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28 – punkt 1 – led bb (nytt)

(bb) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår mellan 2017 och 2020, där operatören för flygningen har återlämnat utsläppsrätter i enlighet med punkt 1 b, om man vid det 39:e mötet i ICAO:s generalförsamling har nått en överenskommelse om en global marknadsbaserad åtgärd som gäller merparten av utsläppen från den internationella luftfarten och som träder i kraft 2020,

Or. en

Motivering

Hybridlösningen med "lufttrum" bör endast tillgås till dess att en bindande överenskommelse träder i kraft på global nivå. När det sker kan EU justera sina bestämmelser. Om man inte lyckas nå en sådan överenskommelse vid mötet i ICAO:s generalförsamling 2016 bör det införas ett system med bättre täckning och miljöintegritet (50–50), men där hänsyn samtidigt tas till de suveränitetsfrågor som nämns.

Ändringsförslag 71
Eija-Riitta Korhola

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår **fram till 2020**, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton,

Ändringsförslag

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår **mellan 2013 och 2016**, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton,

Or. en

Motivering

”Stanna klockan”-beslutet är ett korrekt beslut som var avgörande för att nå en global överenskommelse. Därför gäller detta direktiv till slutet av 2016, som är det år då ICAO:s generalförsamling sammanträder.

Ändringsförslag 72 Jolanta Emilia Hibner

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår fram till 2020, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton,

Ändringsförslag

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår **under perioden från 2013** fram till 2020, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton,

Or. pl

Ändringsförslag 73 Françoise Grossetête

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår fram till 2020, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton,

Ändringsförslag

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår fram till 2020, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än **10 000 ton i det europeiska luftrummet**,

Or. fr

Motivering

Kommersiella och icke-kommersiella operatörer bör inte behandlas olika. De förra har ett undantag på 10 000 ton koldioxid per år, vilket borde gälla även för icke-kommersiella operatörer.

Ändringsförslag 74

Satu Hassi

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1

2003/87/EC

Artikel 28a – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår fram till 2020, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton,

Ändringsförslag

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår fram till 2020, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton, **och operatören har gett ett bidrag till den gröna klimatfonden som inrättades i FN:s ramkonvention om klimatförändringar som motsvarar 10 euro per ton koldioxid under 2014 och höjs med 3 euro varje år,**

Or. en

Motivering

Undantaget för icke-kommersiella luftfartyg, det vill säga affärsflyg, är endast godtagbart om motsvarande bidrag ges till den gröna klimatfonden som inrättades i FN:s ramkonvention om klimatförändringar. Den föreslagna summan är uträknad efter en av kommissionens priskalkyler i konsekvensbedömningen för förslaget om ett system för övervakning, rapportering och verifiering för sjöfarten.

Ändringsförslag 75

Martin Callanan

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår **fram** till 2020, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton,

Ändringsförslag

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår **från och med 2013** till 2020, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton,

Or. en

Motivering

Vid tillämpning av artiklarna 11a, 12 och 14 gällande projektcertifikat, överföring och återlämning av utsläppsrätter samt systemet för övervakning, rapportering och verifiering, bör verifierade utsläpp anses vara de utsläpp som är kopplade till den minskade räckvidden.

Ändringsförslag 76
Gilles Pargneaux

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**(ca) överlämning, före
den 31 december 2013, av utsläppsrätter
motsvarande de utsläpp som verifierats
under 2012.**

Or. fr

Motivering

Syftet med bestämmelsen är att anpassa situationen för luftfartygsoperatörer som har påbörjat sitt överlämnande, och det efter den 30 april 2013, på grund av de ändringar som bestämmelserna i beslut nr 377/2013/EU och detta förslag om ändring av direktiv nr 2003/87/EG medför.

Ändringsförslag 77
Satu Hassi

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led d

Kommissionens förslag

(d) överlämnande av utsläppsrätter motsvarande verifierade utsläpp för 2013 från flygningar mellan länder inom EES-området som sker senast den 30 april 2015 i stället för den 30 april 2014, och verifierade utsläpp för 2013 från dessa flygningar som rapporteras senast den 31 mars **2015 i stället för den 31 mars** 2014.

Ändringsförslag

(d) överlämnande av utsläppsrätter motsvarande verifierade utsläpp för 2013 från flygningar mellan länder inom EES-området som sker senast den 30 april 2015 i stället för den 30 april 2014, och verifierade utsläpp för 2013 från dessa flygningar som rapporteras senast den 31 mars 2014.

Or. en

Ändringsförslag 78
Jolanta Emilia Hibner

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) utsläpp från flygningar till och från länder som är utvecklingsländer och vilkas andel av det totala antalet tonkilometer i internationell flygtrafik är mindre än 1 procent.

Or. pl

Ändringsförslag 79
Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

De verifierade utsläpp som avses i punkt 1 b och som beräknats i enlighet med bilaga IIc ska anses vara luftfartygsoperatörens verifierade utsläpp vid tillämpning av artiklarna 11a, 12 och 14.

utgår

Or. fr

Motivering

Skälet måste strykas eftersom direktivets räckvidd har begränsats och med anledning av strykningen av punkt 1b i artikel 28.

Ändringsförslag 80
Eija-Riitta Korhola

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

De verifierade utsläpp som avses i punkt 1 b och som beräknats i enlighet med bilaga IIc ska anses vara luftfartygsoperatörens verifierade utsläpp vid tillämpning av artiklarna 11a, 12 och 14.

utgår

Or. en

Motivering

Överflödigt eftersom direktivets räckvidd begränsats till att endast gälla flygningar inom EES där den vanliga rapporteringen av faktiska utsläpp gäller.

Ändringsförslag 81
Holger Kraemer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

De verifierade utsläpp som avses i punkt 1 b och som beräknats i enlighet med bilaga IIc ska anses vara luftfartygsoperatörens verifierade utsläpp vid tillämpning av artiklarna 11a, 12 och 14.

utgår

Or. en

Ändringsförslag 82
Martin Callanan

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

De verifierade utsläpp som avses i punkt 1 ***b och som beräknats i enlighet med bilaga IIc*** ska anses vara luftfartygsoperatörens verifierade utsläpp vid tillämpning av artiklarna 11a, 12 och 14.

De verifierade utsläpp som avses i punkt 1 ***a*** ska anses vara luftfartygsoperatörens verifierade utsläpp vid tillämpning av artiklarna 11a, 12 och 14.

Or. en

Motivering

Vid tillämpning av artiklarna 11a, 12 och 14 gällande projektcertifikat, överföring och återlämning av utsläppsrätter samt systemet för övervakning, rapportering och verifiering, bör verifierade utsläpp anses vara de utsläpp som är kopplade till den minskade räckvidden.

Ändringsförslag 83
Eija-Riitta Korhola

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

2. Genom undantag från artikel 3e.5 och artikel 3f ska luftfartygsoperatörer som omfattas av undantagen enligt punkterna 1 a till 1 c erhålla ett antal gratis utsläppsrätter som minskas i proportion till minskningen av skyldigheten att lämna in utsläppsrätter enligt de punkterna.

Ändringsförslag

2. Genom undantag från artikel 3e.5 och artikel 3f ska luftfartygsoperatörer som omfattas av undantagen enligt punkterna 1 a till 1 **b** erhålla ett antal gratis utsläppsrätter som minskas i proportion till minskningen av skyldigheten att lämna in utsläppsrätter enligt de punkterna.

Or. en

Ändringsförslag 84
Satu Hassi

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

2. Genom undantag från artikel 3e.5 och artikel 3f ska luftfartygsoperatörer som omfattas av undantagen enligt punkterna 1 a till 1 c erhålla **ett antal** gratis utsläppsrätter **som minskas i proportion till minskningen av skyldigheten att lämna in utsläppsrätter enligt de punkterna.**

Ändringsförslag

2. Genom undantag från artikel 3e.5 och artikel 3f ska luftfartygsoperatörer som omfattas av undantagen enligt punkterna 1 a till 1 c **inte** erhålla gratis utsläppsrätter.

Or. en

Motivering

Luftfartssektorn får betydligt fler gratis utsläppsrätter än andra sektorer enligt utsläppshandelssystemet. Att ta emot gratis utsläppsrätter är så fördelaktigt att vissa operatörer medvetet inte ”stannade klockan” 2012 för att fortsätta tilldelas maximalt antal utsläppsrätter. Flygbolag låter kunderna betala fullt koldioxidpris, trots att de tar emot gratis utsläppsrätter. Minskningen av systemets räckvidd bör användas till att avskaffa en del av de överflödiga möjligheterna att göra oväntade vinster.

Ändringsförslag 85
Eija-Riitta Korhola

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Vad gäller verksamhet under *perioden* 2013-~~2020~~ ska medlemsstaterna offentliggöra det antal gratis utsläppsrätter för luftfart som tilldelas varje operatör senast den [**OP:** Infoga ett datum *fyra* månader efter det att detta direktiv har trätt ikraft].

Ändringsförslag

Vad gäller verksamhet under *kalenderåren* 2013-~~2016~~ ska medlemsstaterna offentliggöra det antal gratis utsläppsrätter för luftfart som tilldelas varje operatör senast den [**Publikationsbyrån:** Infoga ett datum *x* månader efter det att detta direktiv har trätt ikraft].

Or. en

Motivering

”Stanna klockan”-beslutet är ett korrekt beslut som var avgörande för att nå en global överenskommelse. Därför gäller detta direktiv till slutet av 2016, som är det år då ICAO:s generalförsamling sammanträder.

Ändringsförslag 86
Martin Callanan

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Vad gäller verksamhet under perioden 2013-2020 ska medlemsstaterna offentliggöra det antal gratis utsläppsrätter för luftfart som tilldelas varje operatör senast den [**OP:** Infoga ett datum *fyra* månader efter det att detta direktiv har trätt ikraft].

Ändringsförslag

Vad gäller verksamhet under perioden 2013-2020 ska medlemsstaterna offentliggöra det antal gratis utsläppsrätter för luftfart som tilldelas varje operatör senast den [**Publikationsbyrån:** Infoga ett datum *åtta* månader efter det att detta direktiv har trätt ikraft].

Motivering

Det behövs en längre tidsfrist om det rättsliga instrumentet är ett ändringsdirektiv.

Ändringsförslag 87

Jolanta Emilia Hibner

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Inom tre månader från det att detta direktiv träder i kraft ska kommissionen beräkna procentsatser för de enskilda researrangörerna i redovisade tonkm för 2010 motsvarande utsläpp som inte omfattas av undantag enligt punkt 1a–c. Data som beräknas i enlighet med detta stycke ska endast vidarebefordras till medlemsstaterna i den utsträckning de vidarebefordras till företag/organisationer som administreras av dessa stater.

Or. pl

Ändringsförslag 88

Jolanta Emilia Hibner

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. Genom undantag från artikel 3d ska **medlemsstaterna auktionera ut ett antal utsläppsrätter för luftfart som minskas** i proportion till minskningen av det sammanlagda antalet utsläppsrätter som

3. Genom undantag från artikel 3d ska **poolen med utsläppsrätter som medlemsstaterna får auktionera ut minskas** i proportion till minskningen av det sammanlagda antalet utsläppsrätter som

utfärdas.

utfärdas.

Or. pl

Ändringsförslag 89 Satu Hassi

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Genom undantag från artikel 3d ska medlemsstaterna auktionera ut **ett antal** utsläppsrätter för luftfart **som minskas i proportion till minskningen av det sammanlagda antalet utsläppsrätter som utfärdas.**

Ändringsförslag

3. Genom undantag från artikel 3d ska medlemsstaterna **inte** auktionera ut utsläppsrätter för luftfart.

Or. en

Motivering

Det råder stort överskott på marknaden för utsläppshandel, och till dess att medlemsstaterna går med på att öronmärka intäkter för att finansiera klimatåtgärder i utvecklingsländer bör utauktioneringen av luftfartens utsläppsrätter dras in.

Ändringsförslag 90 Eija-Riitta Korhola

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för **perioden 2013–2020** minskas för att överensstamma med medlemsstatens andel av tillskrivna

Ändringsförslag

4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för **kalenderåren 2013–2016** minskas för att överensstamma med medlemsstatens andel av tillskrivna

luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av artikel 28 a-c.

luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av artikel 28 a-c.

Or. en

Motivering

”Stanna klockan”-beslutet är ett korrekt beslut som var avgörande för att nå en global överenskommelse. Därför gäller detta direktiv till slutet av 2016, som är det år då ICAO:s generalförsamling sammanträder.

Ändringsförslag 91
Jolanta Emilia Hibner

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 2013–2020 minskas för att överensstämma med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av artikel 28 a-c.

Ändringsförslag

4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 2013–2020 minskas för att överensstämma med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av artikel 28 a-c **och e**.

Or. pl

Ändringsförslag 92
Martin Callanan

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 2013–

Ändringsförslag

4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 2013–

2020 minskas för att överensstämman med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av **artikel 28 a-c**.

2020 minskas för att överensstämman med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av **punkt 1a-c i denna artikel**.

Or. en

Motivering

Med anledning av ändringarna av artikel 28a, punkt 1a-c.

Ändringsförslag 93 **Eija-Riitta Korhola**

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Genom undantag från artiklarna 3g, 12, 15 och 18a ska utsläppen för en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga koldioxidutsläpp på mindre än 25 000 ton anses vara verifierade utsläpp, om de fastställs med hjälp av **ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin** stödfacilitet för utsläppshandelssystemet, och medlemsstaterna får införa förenklade förfaranden för icke-kommersiella luftfartygsoperatörer, förutsatt att noggrannheten inte blir mindre än med ett sådant verktyg.

Ändringsförslag

5. Genom undantag från artiklarna 3g, 12, 15 och 18a ska utsläppen för en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga koldioxidutsläpp på mindre än 25 000 ton anses vara verifierade utsläpp, om de fastställs med hjälp av data från **Eurocontrols** stödfacilitet för utsläppshandelssystemet, och medlemsstaterna får införa förenklade förfaranden för icke-kommersiella luftfartygsoperatörer, förutsatt att noggrannheten inte blir mindre än med ett sådant verktyg.

Or. en

Motivering

I detta sammanhang är syftet med verktyget för små utsläppskällor inte självklart då utsläppsrapporten kan erhållas från stödfaciliteten för utsläppshandelssystemet om operatören har licens för att använda programmet.

Ändringsförslag 94
Gilles Pargneaux

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Genom undantag från artiklarna 3g, 12, 15 och 18a ska utsläppen för en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga koldioxidutsläpp på mindre än 25 000 ton anses vara verifierade utsläpp, om de fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet, och medlemsstaterna får införa förenklade förfaranden för icke-kommersiella luftfartygsoperatörer, förutsatt att noggrannheten inte blir mindre än med ett sådant verktyg.

Ändringsförslag

5. Genom undantag från artiklarna 3g, 12, 15 och 18a ska utsläppen för en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga koldioxidutsläpp på mindre än 25 000 ton ***efter att hänsyn tagits till bestämmelserna i punkt 1a i denna artikel***, anses vara verifierade utsläpp, om de fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet, och medlemsstaterna får införa förenklade förfaranden för icke-kommersiella luftfartygsoperatörer, förutsatt att noggrannheten inte blir mindre än med ett sådant verktyg.

Or. fr

Ändringsförslag 95
Jolanta Emilia Hibner

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Genom undantag från artikel 12.2 a och artikel 14.3 får luftfartygsoperatören för flygningar till och från länder utanför EES välja att inte rapportera utsläppsdata enligt procentsatserna i bilaga IIc, så att sådana utsläpp i stället beräknas av den

Ändringsförslag

utgår

behöriga myndigheten. Denna beräkning ska ta hänsyn till uppgifter som fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av Europeiska kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Den behöriga myndigheten ska rapportera alla sådana beräkningar till kommissionen. Beräkningar av utsläpp i sådana fall ska anses vara de verifierade utsläppen från luftfartygsoperatörens verksamhet vid tillämpning av artiklarna 11a och 12, 14 och 28a.

Or. pl

Ändringsförslag 96
Martin Callanan

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

6. Genom undantag från artikel 12.2 a och artikel 14.3 får luftfartygsoperatören för flygningar till och från länder utanför EES välja att inte rapportera utsläppsdata enligt procentsatserna i bilaga IIc, så att sådana utsläpp i stället beräknas av den behöriga myndigheten. Denna beräkning ska ta hänsyn till uppgifter som fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av Europeiska kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Den behöriga myndigheten ska rapportera alla sådana beräkningar till kommissionen. Beräkningar av utsläpp i sådana fall ska anses vara de verifierade utsläppen från luftfartygsoperatörens verksamhet vid tillämpning av

utgår

artiklarna 11a och 12, 14 och 28a.

Or. en

Motivering

Ej nödvändig när räckvidden är inom EES.

Ändringsförslag 97

Françoise Grossetête, Christine De Veyrac, Dominique Riquet

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

6. Genom undantag från artikel 12.2 a och artikel 14.3 får luftfartygsoperatören för flygningar till och från länder utanför EES välja att inte rapportera utsläppsdata enligt procentsatserna i bilaga IIc, så att sådana utsläpp i stället beräknas av den behöriga myndigheten. Denna beräkning ska ta hänsyn till uppgifter som fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av Europeiska kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Den behöriga myndigheten ska rapportera alla sådana beräkningar till kommissionen. Beräkningar av utsläpp i sådana fall ska anses vara de verifierade utsläppen från luftfartygsoperatörens verksamhet vid tillämpning av artiklarna 11a och 12, 14 och 28a.

utgår

Or. fr

Motivering

Skälet måste strykas eftersom direktivets räckvidd har begränsats och med anledning av strykningen av i punkt 1.1 b i artikel 28a.

Ändringsförslag 98
Satu Hassi

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

6. Genom undantag från artikel 12.2 a och artikel 14.3 får luftfartygsoperatören för flygningar till och från länder utanför EES välja att inte rapportera utsläppsdata enligt procentsatserna i bilaga IIc, så att sådana utsläpp i stället beräknas av den behöriga myndigheten. Denna beräkning ska ta hänsyn till uppgifter som fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av Europeiska kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Den behöriga myndigheten ska rapportera alla sådana beräkningar till kommissionen. Beräkningar av utsläpp i sådana fall ska anses vara de verifierade utsläppen från luftfartygsoperatörens verksamhet vid tillämpning av artiklarna 11a och 12, 14 och 28a. **utgår**

Or. en

Motivering

Med EU:s utsläppshandelssystem har det även införts ett system för övervakning, rapportering och verifiering för luftfartssektorn inom och utanför EU. Informationen har hjälpt operatörerna att minska bränsleanvändningen.

Ändringsförslag 99
Eija-Riitta Korhola

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

6. Genom undantag från artikel 12.2 a och artikel 14.3 får luftfartygsoperatören för flygningar till och från länder utanför EES välja att inte rapportera utsläppsdata enligt procentsatserna i bilaga IIc, så att sådana utsläpp i stället beräknas av den behöriga myndigheten. Denna beräkning ska ta hänsyn till uppgifter som fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av Europeiska kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Den behöriga myndigheten ska rapportera alla sådana beräkningar till kommissionen. Beräkningar av utsläpp i sådana fall ska anses vara de verifierade utsläppen från luftfartygsoperatörens verksamhet vid tillämpning av artiklarna 11a och 12, 14 och 28a. **utgår**

Or. en

Motivering

Punkten är överflödigt eftersom direktivets räckvidd begränsats till att endast gälla flygningar inom EES där det vanliga rapporteringskravet gäller.

Ändringsförslag 100
Holger Kraemer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

6. Genom undantag från artikel 12.2 a och artikel 14.3 får luftfartygsoperatören för flygningar till och från länder utanför **utgår**

EES välja att inte rapportera utsläppsdata enligt procentsatserna i bilaga IIc, så att sådana utsläpp i stället beräknas av den behöriga myndigheten. Denna beräkning ska ta hänsyn till uppgifter som fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av Europeiska kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Den behöriga myndigheten ska rapportera alla sådana beräkningar till kommissionen. Beräkningar av utsläpp i sådana fall ska anses vara de verifierade utsläppen från luftfartygsoperatörens verksamhet vid tillämpning av artiklarna 11a och 12, 14 och 28a.

Or. en

**Ändringsförslag 101
Martin Callanan**

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 1
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 7 – stycke 2**

Kommissionens förslag

Om en global åtgärd inte kommer inte att tillämpas från och med 2020 ska det i rapporten göras en bedömning av lämplig täckning av utsläpp från verksamhet till och från länder utanför EES-området från och med 2020 så länge som en global åtgärd inte införs. I sin rapport ska kommissionen också beakta lösningar på andra frågor som kan uppkomma vid tillämpningen av punkterna 1-4, samtidigt som lika behandling av alla aktörer på samma linje garanteras.”

Ändringsförslag

Rapporten ska innehålla en bedömning av och, om lämpligt, förslag till lämplig täckning av utsläpp från verksamhet till eller från länder utanför EES-området från och med 2017. I sin rapport ska kommissionen också beakta lösningar på andra frågor som kan uppkomma vid tillämpningen av punkterna 1-4, samtidigt som lika behandling av alla aktörer på samma linje garanteras.”

Or. en

Motivering

Den översyn som kommissionen gör 2016 bör innehålla en bedömning av de framsteg som gjorts i och med mötet i ICAO:s generalförsamling 2016, och man bör, om så är lämpligt, lägga fram ett nytt förslag om luftfartens utsläppshandelssystem.

Ändringsförslag 102

Satu Hassi

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 7 – stycke 2

Kommissionens förslag

Om en global åtgärd inte kommer *inte* att tillämpas från och med 2020 ska *det i rapporten göras en bedömning av lämplig täckning av utsläpp från verksamhet till och från länder utanför EES-området från och med 2020 så länge som en global åtgärd inte införs.*” I sin rapport ska kommissionen också beakta lösningar på andra frågor som kan uppkomma vid tillämpningen av punkterna 1-4, samtidigt som lika behandling av alla aktörer på samma linje garanteras.”

Ändringsförslag

Om en global åtgärd *med motsvarande miljöintegritet* inte kommer att tillämpas från och med 2020 ska *möjligheten att tillämpa undantag i punkt 1 ba fortsätta att gälla.*”

Or. en

Motivering

Om en global marknadsbaserad åtgärd med motsvarande miljöintegritet inte har införts 2012 bör EU:s utsläppshandelssystem för luftfart omfatta 50 procent av inkommande och utgående trafik, medan reglering av den andra hälften bör skötas av det andra landet.

Ändringsförslag 103

Gilles Pargneaux

Förslag till direktiv

Artikel 1 – stycke 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 7 – stycke 2

Kommissionens förslag

Om en global åtgärd inte kommer inte att tillämpas från och med 2020 ska det i rapporten göras en bedömning av lämplig täckning av utsläpp från verksamhet till och från länder utanför EES-området från och med 2020, så länge som en global åtgärd inte införs. I sin rapport ska kommissionen också beakta lösningar på andra frågor som kan uppkomma vid tillämpningen av punkterna 1-4, samtidigt som lika behandling av alla aktörer på samma linje garanteras.

Ändringsförslag

I denna rapport ska kommissionen göra en bedömning och, om lämpligt, lägga fram förslag om en utvidgad täckning av utsläpp från verksamheter i och från länder utanför EES-området från och med 2017. I sin rapport ska kommissionen också beakta lösningar på andra frågor som kan uppkomma vid tillämpningen av punkterna 1-4, samtidigt som lika behandling av alla aktörer på samma linje garanteras.

Or. fr

Motivering

Genomgången 2016 bör i alla avseenden ge upphov till en översyn av tillämpningen av bestämmelsen från 2017, i synnerhet vad gäller täckning, utifrån resultatet av mötet i ICAO:s generalförsamling (även om en global mekanism inte träder i kraft 2020).

Ändringsförslag 104
Martin Callanan

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2

Kommissionens förslag

(2) Bilagorna ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

Ändringsförslag

utgår

Or. en

Motivering

Ej längre nödvändig när räckvidden är inom EES.

Ändringsförslag 105
Eija-Riitta Korhola

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**(2) Bilagorna ska ändras i enlighet med
bilagan till det här direktivet.** **utgår**

Or. en

Motivering

*Behövs inte eftersom direktivets räckvidd begränsats till att endast gälla flygningar inom
EES.*

Ändringsförslag 106
Holger Kraemer

Förslag till direktiv
Artikel 1 – stycke 1 – led 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**(2) Bilagorna ska ändras i enlighet med
bilagan till det här direktivet.** **utgår**

Or. en

Ändringsförslag 107
Martin Callanan

Förslag till direktiv
Artikel 2 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Medlemsstaterna ska anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [**OP**: Infoga rätt datum – sista dagen i **trede** månaden efter det att detta direktiv har trätt ikraft]. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

Medlemsstaterna ska anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [**Publikationsbyrå**: Infoga rätt datum – sista dagen i **sju**te månaden efter det att detta direktiv har trätt ikraft]. De ska genast överlämna texten till dessa

bestämmelser till kommissionen.

Or. en

Motivering

Det behövs en längre tidsfrist om det rättsliga instrumentet är ett ändringsdirektiv.

Ändringsförslag 108
Holger Kraher

Förslag till direktiv
Bilaga
Direktiv 2003/87/EG
Bilaga IIc

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

[...]

utgår

Or. en

Ändringsförslag 109
Martin Callanan

Förslag till direktiv
Bilaga
Direktiv 2003/87/EG
Bilaga IIc

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

[...]

utgår

Or. en

Motivering

Bilagan är ej längre nödvändig när räckvidden är inom EES.

Ändringsförslag 110
Satu Hassi

Förslag till direktiv

Bilaga

Direktiv 2003/87/EG

Bilaga IIc – stycke 3

Kommissionens förslag

Y = delen av storcirkelavståndet för flygningen enligt definitionen i Z mellan referensflygplatsen i EES-länderna och den första punkten på den flyglinjen **12** sjömil från den yttersta punkten i någon av EES-länderna, med undantag av områden i tredjeländer och havsområden över 400 sjömil mellan EES-länder.

Ändringsförslag

Y = delen av storcirkelavståndet för flygningen enligt definitionen i Z mellan referensflygplatsen i EES-länderna och den första punkten på den flyglinjen **200** sjömil från den yttersta punkten i någon av EES-länderna, med undantag av områden i tredjeländer och havsområden över 400 sjömil mellan EES-länder.

Or. en

Motivering

De 12 sjömil som föreslås är onaturligt lågt för luftfartsverksamhet. Europeiska miljöbyrån anger 200 sjömil för den exklusiva ekonomiska zonen.

Ändringsförslag 111

Satu Hassi

Förslag till direktiv

Bilaga – stycke 1

Direktiv 2003/87/EG

Bilaga IIc – stycke 6

Kommissionens förslag

För perioden 2014-**2020**, och utan att det påverkar den globala marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, ska den procentsats som tillämpas för flygningar mellan EES-länder och länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade **tonkilometerna** för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara noll. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag är sådana som vid tidpunkten

Ändringsförslag

För perioden 2014-**2016**, och utan att det påverkar den globala marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, ska den procentsats som tillämpas för flygningar mellan EES-länder och länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade **tonkilometrarna** för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara noll. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag är sådana som vid tidpunkten

för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, och som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högremedelinkomstländer.]

för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, och som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högremedelinkomstländer.]

Or. en