



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

UDKAST TIL BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet med henblik på i 2020 at gennemføre en international aftale om anvendelse af en global markedsbaseret foranstaltning i forbindelse med emissioner fra international luftfart
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Ordfører: Peter Liese

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
- *** Godkendelsesprocedure
- ***I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- ***II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- ***III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

Ændringsforslag til et udkast til retsakt

Ændringsforslag fra Parlamentet opstillet i to kolonner

Tekst, der udgår, er markeret med ***fede typer og kursiv*** i venstre kolonne.
Tekst, der udskiftes, er markeret med ***fede typer og kursiv*** i begge kolonner.
Ny tekst er markeret med ***fede typer og kursiv*** i højre kolonne.

Den første og den anden linje i informationsblokken til hvert ændringsforslag angiver den relevante passage i det pågældende udkast til retsakt. Hvis et ændringsforslag angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder informationsblokken tillige en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt.

Ændringsforslag fra Parlamentet i form af en konsolideret tekst

Ny tekst er markeret med ***fede typer og kursiv***. Tekst, som er bortfaldet, markeres med symbolet ¶ eller med overstregning. Ved udskiftninger markeres den nye tekst med ***fede typer og kursiv***, og den udskiftede tekst slettes eller overstreges.

Som en undtagelse bliver rent tekniske justeringer, der er foretaget af de berørte tjenestegrene med henblik på udarbejdelsen af den endelige tekst, ikke markeret.

INDHOLD

Side

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE	21

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet med henblik på i 2020 at gennemføre en international aftale om anvendelse af en global markedsbaseret foranstaltning i forbindelse med emissioner fra international luftfart

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

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2013)0722),
 - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 192, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C7-0374/2013),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ¹,
 - der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget af ...²,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 55,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer og udtalelser fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi samt Transport- og Turismeudvalget (A7-0000/2013),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse for Parlamentet, hvis Kommissionen agter at ændre sit forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand om at sende Parlamentets holdning til Rådet, Kommissionen og de nationale parlamenter.

¹ EUT C ... Endnu ikke offentliggjort i EUT.

² EUT C ... Endnu ikke offentliggjort i EUT.

Ændringsforslag 1

Forslag til direktiv Betragtning 2

Kommissionens forslag

(2) Det er derfor ønskeligt midlertidigt at anse kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF⁴ for opfyldte, når forpligtelserne overholdes for en vis procentdel af emissionerne fra flyvninger til og fra flyvepladser i tredjelande. Unionen understreger i forbindelse hermed, at der kan pålægges krav for så vidt angår visse procentdele af emissionerne fra flyvninger til og fra flyvepladser i landene i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), lige som der kan indføres juridiske krav overfor større dele af emissionerne fra flyvninger til og fra sådanne flyvepladser.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

Ændringsforslag

(2) Det er derfor **for at fastholde den fremdrift, der blev opnået på ICAO-forsamlingen i 2013, og skabe fremskridt på den kommende ICAO-forsamling i 2016** ønskeligt midlertidigt at anse kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF⁴ for opfyldte **for perioden indtil 2016**, når forpligtelserne overholdes for en vis procentdel af emissionerne fra flyvninger til og fra flyvepladser i tredjelande. Unionen understreger i forbindelse hermed, at der kan pålægges krav for så vidt angår visse procentdele af emissionerne fra flyvninger til og fra flyvepladser i landene i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), lige som der kan indføres juridiske krav overfor større dele af emissionerne fra flyvninger til og fra sådanne flyvepladser.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

Or. en

Begrundelse

Den nuværende undtagelse bør kun gælde indtil 2016 og den næste ICAO-forsamling. Efter ICAO-konklusionerne i 2016 og de opnåede resultater bør Unionen overveje, om der skal tages yderligere skridt, og i givet fald hvilke skridt der skal tages, for at tage højde for udfaldet af de internationale forhandlinger. Da den nuværende undtagelse udløber i slutningen af 2016, har lovgiverne tilstrækkelig tid til at indgå en yderligere fælles beslutningsprocedure, som kan være nødvendig, da returneringsdatoen for 2017-emissioner er i april 2018.

Ændringsforslag 2

Forslag til direktiv Betragtning 2a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2a) For at opbygge tillid på internationalt plan med hensyn til EU's emissionshandelsordning (ETS) bør indtægter fra auktionering af kvoter eller lignende beløb, hvor det er påkrævet i henhold til tungtvejende budgetprincipper i medlemsstaterne såsom enhed og universalitet, anvendes til at reducere udledningen af drivhusgasser, til at gennemføre tilpasninger til virkningerne af klimacændringerne i Unionen og tredjelande, til at finansiere forskning og udvikling inden for modvirkning og tilpasning samt til at dække omkostningerne til administrationen af EU's ETS. Provenuet fra auktionerne bør også anvendes til transport med lave emissioner. Auktionsprovenuet bør navnlig anvendes til at finansiere bidrag til Verdensfonden for Energieffektivitet og Vedvarende Energi og Den Grønne Klimafond under UNFCCC samt foranstaltninger til at forebygge skovrydning og fremme tilpasning til klimacændringerne i udviklingslandene. Som del af en aftale om en effektiv, rutebaseret, global markedsbaseret foranstaltning med betydeligt potentiale til at mindske klimapåvirkningen fra luftfarten bør Unionen også forpligte sig til at overføre indtægter fra en sådan foranstaltning til Den Grønne Klimafond under UNFCCC for at afspejle princippet om fælles, men differentieret ansvar og respektive kapaciteter og til at gøre en indsats på internationalt plan for at reducere drivhusgasemissionerne fra luftfart.

Or. en

Begrundelse

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Ændringsforslag 3

Forslag til direktiv Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Anvendelsen af direktiv 2003/87/EF bygger fortsat på ankomst til eller afgang fra flyvepladser i Unionen, men for at kunne udgøre et enkelt og brugbart middel til at begrænse anvendelsen af regionale markedsbaserede foranstaltninger i de 7 år, der går, inden en global markedsbaseret foranstaltning **træder i kraft**, er procentsatserne blevet beregnet af Eurocontrol på baggrund den del af storcirkelafstanden mellem hovedlufthavnene i EØS og tredjelandene, der er inden for 12 sømil fra det fjerneste punkt på EØS' kystlinje. Eftersom det er Unionens holdning, at en global markedsbaseret foranstaltning ikke bør være baseret på luftrumshensyn i stedet for ankomst til og afgang fra flyvepladser, er procentsatsernes gyldighed begrænset til perioden frem til **2020**.

Ændringsforslag

(3) Anvendelsen af direktiv 2003/87/EF bygger fortsat på ankomst til eller afgang fra flyvepladser i Unionen, men for at kunne udgøre et enkelt og brugbart middel til at begrænse anvendelsen af regionale markedsbaserede foranstaltninger i de **tre** år, der går, inden **der aftales** en **ratificerbar** global markedsbaseret foranstaltning, **som finder anvendelse på de fleste emissioner fra international luftfart, på den 39. ICAO-forsamling i 2016**, er procentsatserne blevet beregnet af Eurocontrol på baggrund den del af storcirkelafstanden mellem hovedlufthavnene i EØS og tredjelandene, der er inden for 12 sømil fra det fjerneste punkt på EØS' kystlinje. Eftersom det er Unionens holdning, at en global markedsbaseret foranstaltning ikke bør være baseret på luftrumshensyn i stedet for ankomst til og afgang fra flyvepladser, er procentsatsernes gyldighed begrænset til perioden frem til **2016**.

Or. en

Begrundelse

Ændringsforslaget understreger, at ikke en hvilken som helst markedsbaseret foranstaltning

vil være acceptabel, men at det skal være en foranstaltning, der omfatter de fleste emissioner.

Ændringsforslag 4

Forslag til direktiv Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Undtagelserne i dette direktiv tager hensyn til resultaterne af bilaterale og multilaterale kontakter med tredjelande, som Kommissionen vil fortsætte på Unionens vegne.

Ændringsforslag

(4) Undtagelserne i dette direktiv tager hensyn til resultaterne af bilaterale og multilaterale kontakter med tredjelande, som Kommissionen vil fortsætte på Unionens vegne. ***Disse undtagelser vedrører kun emissioner fra luftfartsaktiviteter indtil 2016 og indrømmes af Unionen for at fremme en aftale om vedtagelsen af en ratificerbar global markedsbaseret foranstaltning på den 39. ICAO-forsamling. Yderligere lovgivningstiltag bør kun være relevant, hvis en sådan foranstaltning vedtages i 2016. I denne forbindelse bør Kommissionen efter ICAO-forsamlingen i 2016 fremlægge en udtømmende rapport for Europa-Parlamentet og Rådet og hurtigt foreslå foranstaltninger, der er i tråd med resultaterne, hvis det er relevant.***

Or. en

Begrundelse

Den nuværende undtagelse bør kun gælde indtil 2016 og den næste ICAO-forsamling. Efter ICAO-konklusionerne i 2016 og de opnåede resultater bør Unionen overveje, om der skal tages yderligere skridt, og i givet fald hvilke skridt der skal tages, for at tage højde for udfaldet af de internationale forhandlinger. Da den nuværende undtagelse udløber i slutningen af 2016, har lovgiverne tilstrækkelig tid til at indgå en yderligere fælles beslutningsprocedure, som kan være nødvendig, da returneringsdatoen for 2017-emissioner er i april 2018.

Ændringsforslag 5

Forslag til direktiv Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) Anvendelsen af en procentsats på verificerede emissioner for flyvninger til og fra flyvepladser i tredjelande eller operatørernes anvendelse af en alternativ tilgang bør omfatte emissioner fra 2014 **og frem**, således at operatørerne får tid til at sætte sig ind i disse tilgange, når de planlægger deres flyvninger.

Ændringsforslag

(9) Anvendelsen af en procentsats på verificerede emissioner for flyvninger til og fra flyvepladser i tredjelande eller operatørernes anvendelse af en alternativ tilgang bør omfatte emissioner fra 2014 **til 2016**, således at operatørerne får tid til at sætte sig ind i disse tilgange, når de planlægger deres flyvninger.

Or. en

Begrundelse

Den nuværende undtagelse bør kun gælde indtil 2016 og den næste ICAO-forsamling. Efter ICAO-konklusionerne i 2016 og de opnåede resultater bør Unionen overveje, om der skal tages yderligere skridt, og i givet fald hvilke skridt der skal tages, for at tage højde for udfaldet af de internationale forhandlinger. Da den nuværende undtagelse udløber i slutningen af 2016, har lovgiverne tilstrækkelig tid til at indgå en yderligere fælles beslutningsprocedure, som kan være nødvendig, da returneringsdatoen for 2017-emissioner er i april 2018.

Ændringsforslag 6

Forslag til direktiv Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) Uden hensyntagen til den globale markedsbaserede foranstaltning, som gælder fra 2020, bør emissioner fra flyvninger til og fra udviklingslande, hvis andel af den samlede udnyttede kapacitet i tonkilometer (total revenue ton kilometres) inden for internationale luftfartsaktiviteter udgør mindre end 1 %, undtages i perioden **2014-2020**. I forbindelse med dette forslag bør lande anses for udviklingslande, hvis de på vedtagelsestidspunktet nyder godt af præferentiell adgang til Unionens marked i

Ændringsforslag

(10) Uden hensyntagen til den globale markedsbaserede foranstaltning, som gælder fra 2020, bør emissioner fra flyvninger til og fra udviklingslande, hvis andel af den samlede udnyttede kapacitet i tonkilometer (total revenue ton kilometres) inden for internationale luftfartsaktiviteter udgør mindre end 1 %, undtages i perioden **2014-2016**. I forbindelse med dette forslag bør lande anses for udviklingslande, hvis de på vedtagelsestidspunktet nyder godt af præferentiell adgang til Unionens marked i

overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 978/2012 og således ikke er klassificeret som højindkomstlande eller højere middelindkomstlande af Verdensbanken i 2013.

overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 978/2012 og således ikke er klassificeret som højindkomstlande eller højere middelindkomstlande af Verdensbanken i 2013.

Or. en

Begrundelse

Den nuværende undtagelse bør kun gælde indtil 2016 og den næste ICAO-forsamling. Efter ICAO-konklusionerne i 2016 og de opnåede resultater bør Unionen overveje, om der skal tages yderligere skridt, og i givet fald hvilke skridt der skal tages, for at tage højde for udfaldet af de internationale forhandlinger. Da den nuværende undtagelse udløber i slutningen af 2016, har lovgiverne tilstrækkelig tid til at indgå en yderligere fælles beslutningsprocedure, som kan være nødvendig, da returneringsdatoen for 2017-emissioner er i april 2018.

Ændringsforslag 7

Forslag til direktiv Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

11a. Den miljømæssige effektivitet af inddragelse af luftfarten i EU's emissionshandelsordning er blevet mindsket på grund af begrænsningen af det geografiske anvendelsesområde. Auktioneringsprocenten bør i denne forbindelse og i tråd med politikken for nedbringelse af emissioner for alle andre sektorer fra 2015 og frem være 40 % ligesom for andre sektorer. Der bør anvendes en lineær reduktionsfaktor i overensstemmelse med andre sektorer.

Or. en

Begrundelse

Med det begrænsede anvendelsesområde reduceres den miljømæssige effektivitet af EU's emissionshandelsordning drastisk, så en forhøjelse af auktioneringsbeløbet og en nedsættelse af loftet kan delvis kompensere for dette.

Ændringsforslag 8

Forslag til direktiv Betragtning 12

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(12) Efter ICAO-forsamlingen i 2016 bør Kommissionen forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på at sikre, at der tages hensyn til den internationale udvikling, og at der kan tages hånd om problemstillinger vedrørende undtagelsens anvendelse.

udgår

Or. en

Begrundelse

Skal ses sammen med ændringsforslaget til betragtning 4.

Ændringsforslag 9

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1

Direktiv 2003/87/EF

Artikel 28a – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) emissioner fra flyvninger til og fra lande uden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) i hvert kalenderår i perioden **2014-2020**, hvis operatøren af sådanne flyvninger har returneret kvoter svarende til de procentsatser for operatørens verificerede emissioner fra flyvningerne, som er anført i overensstemmelse med bilag IIc eller beregnet i overensstemmelse med stk. 6

b) emissioner fra flyvninger til og fra lande uden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) i hvert kalenderår i perioden **2014-2016**, hvis operatøren af sådanne flyvninger har returneret kvoter svarende til de procentsatser for operatørens verificerede emissioner fra flyvningerne, som er anført i overensstemmelse med bilag IIc eller beregnet i overensstemmelse med stk. 6

Or. en

Begrundelse

Den nuværende undtagelse bør kun gælde indtil 2016 og den næste ICAO-forsamling. Efter ICAO-konklusionerne i 2016 og de opnåede resultater bør Unionen overveje, om der skal

tages yderligere skridt, og i givet fald hvilke skridt der skal tages, for at tage højde for udfaldet af de internationale forhandlinger. Da den nuværende undtagelse udløber i slutningen af 2016, har lovgiverne tilstrækkelig tid til at indgå en yderligere fælles beslutningsprocedure, som kan være nødvendig, da returneringsdatoen for 2017-emissioner er i april 2018.

Ændringsforslag 10

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1

Direktiv 2003/87/EF

Artikel 28a – stk. 1 – litra c

Kommissionens forslag

c) emissioner fra flyvninger, der foretages af ikke-kommercielle luftfartøjsoperatører i hvert kalenderår i perioden frem til **2020**, såfremt de emissioner, som den pågældende luftfartøjsoperatør er ansvarlig for i kalenderåret, er mindre end 1 000 tons

Ændringsforslag

c) emissioner fra flyvninger, der foretages af ikke-kommercielle luftfartøjsoperatører i hvert kalenderår i perioden frem til **2016**, såfremt de emissioner, som den pågældende luftfartøjsoperatør er ansvarlig for i kalenderåret, er mindre end 1 000 tons

Or. en

Begrundelse

Den nuværende undtagelse bør kun gælde indtil 2016 og den næste ICAO-forsamling. Efter ICAO-konklusionerne i 2016 og de opnåede resultater bør Unionen overveje, om der skal tages yderligere skridt, og i givet fald hvilke skridt der skal tages, for at tage højde for udfaldet af de internationale forhandlinger. Da den nuværende undtagelse udløber i slutningen af 2016, har lovgiverne tilstrækkelig tid til at indgå en yderligere fælles beslutningsprocedure, som kan være nødvendig, da returneringsdatoen for 2017-emissioner er i april 2018.

Ændringsforslag 11

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1

Direktiv 2003/87/EF

Artikel 28a – stk. 2 – afsnit 2

Kommissionens forslag

For så vidt angår aktiviteter *i perioden 2013-2020* offentliggør medlemsstaterne det antal gratis kvoter, der er blevet tildelt hver enkelt operatør pr. *[OP: insert a date*

Ændringsforslag

For så vidt angår aktiviteter *fra 2013-2016* offentliggør medlemsstaterne det antal gratis kvoter, der er blevet tildelt hver

4 months after the entry into force of this Directive].

enkelt operatør pr. ...*

[OP: please insert the date: four months after the entry into force of this Directive].

Or. en

Begrundelse

Den nuværende undtagelse bør kun gælde indtil 2016 og den næste ICAO-forsamling. Efter ICAO-konklusionerne i 2016 og de opnåede resultater bør Unionen overveje, om der skal tages yderligere skridt, og i givet fald hvilke skridt der skal tages, for at tage højde for udfaldet af de internationale forhandlinger. Da den nuværende undtagelse udløber i slutningen af 2016, har lovgiverne tilstrækkelig tid til at indgå en yderligere fælles beslutningsprocedure, som kan være nødvendig, da returneringsdatoen for 2017-emissioner er i april 2018.

Ændringsforslag 12

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1

Direktiv 2003/87/EF

Artikel 28a – stk. 3 – afsnit 1a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Den særlige reserve, der er fastsat i artikel 3f, skal reduceres, således at den forbliver på 3 %. Eventuelle resterende kvoter annulleres.

Or. en

Begrundelse

Den særlige reserve bør forblive på 3 % af det antal kvoter, der er i omløb, fordi direktivets anvendelsesområde reduceres. For at bringe den miljømæssige gevinst tættere på EU's oprindelige emissionshandelsordning bør alle de kvoter, der er tilbage i den særlige reserve efter fordelingen til nytilkomne, annulleres og ikke bortauktioneres af medlemsstaterne og således resultere i større emissioner.

Ændringsforslag 13

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1

Direktiv 2003/87/EF

Artikel 28a – stk. 4

Kommissionens forslag

Uanset artikel 3d, stk. 3, reduceres det antal kvoter, der bortauktioneres af hver enkelt medlemsstat i perioden **2013-2020**, så det svarer til medlemsstatens andel af de tilskrevne luftfartsemissioner, som følger af anvendelsen af **artikel 28a**, stk. 1, litra a) til c).

Ændringsforslag

Uanset artikel 3d, stk. 3, reduceres det antal kvoter, der bortauktioneres af hver enkelt medlemsstat i perioden **2013-2016**, så det svarer til medlemsstatens andel af de tilskrevne luftfartsemissioner, som følger af anvendelsen af stk. 1, litra a) til c).

Or. en

Begrundelse

Den nuværende undtagelse bør kun gælde indtil 2016 og den næste ICAO-forsamling. Efter ICAO-konklusionerne i 2016 og de opnåede resultater bør Unionen overveje, om der skal tages yderligere skridt, og i givet fald hvilke skridt der skal tages, for at tage højde for udfaldet af de internationale forhandlinger. Da den nuværende undtagelse udløber i slutningen af 2016, har lovgiverne tilstrækkelig tid til at indgå en yderligere fælles beslutningsprocedure, som kan være nødvendig, da returneringsdatoen for 2017-emissioner er i april 2018.

Ændringsforslag 14

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1

Direktiv 2003/87/EF

Artikel 28a – stk. 7

Kommissionens forslag

7. Efter ICAO-forsamlingen i 2016 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om, **hvilke foranstaltningerne der er truffet for at gennemføre den globale markedsbaserede foranstaltning, som skal gælde for emissionerne fra 2020, og den forelægger forslag, såfremt det er hensigtsmæssigt.**

Ændringsforslag

7. Efter ICAO-forsamlingen i 2016 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om **de opnåede resultater. Hvis der opnås enighed om en ratificerbar global markedsbaseret foranstaltning, skal rapporten indeholde forslag, såfremt det er hensigtsmæssigt, som reaktion på denne udvikling.**

I tilfælde af at en global foranstaltning ikke finder anvendelse fra 2020, gives der i rapporten en vurdering af, i hvilket omfang emissionerne fra aktiviteter til og fra lande uden for EØS bør være dækket fra **2020** i fraværet af en sådan global foranstaltning. I sin rapport behandler Kommissionen også løsninger på andre problemstillinger, som kan opstå ved anvendelsen af stk. 1-4, samtidig med at ligebehandlingen af alle operatører på den samme rute opretholdes."

I tilfælde af at en global foranstaltning ikke finder anvendelse fra 2020, gives der i rapporten en vurdering af, i hvilket omfang emissionerne fra aktiviteter til og fra lande uden for EØS bør være dækket fra **2016** i fraværet af en sådan global foranstaltning. I sin rapport behandler Kommissionen også løsninger på andre problemstillinger, som kan opstå ved anvendelsen af stk. 1-4, samtidig med at ligebehandlingen af alle operatører på den samme rute opretholdes."

Or. en

Begrundelse

Den nuværende undtagelse bør kun gælde indtil 2016 og den næste ICAO-forsamling. Efter ICAO-konklusionerne i 2016 og de opnåede resultater bør Unionen overveje, om der skal tages yderligere skridt, og i givet fald hvilke skridt der skal tages, for at tage højde for udfaldet af de internationale forhandlinger. Da den nuværende undtagelse udløber i slutningen af 2016, har lovgiverne tilstrækkelig tid til at indgå en yderligere fælles beslutningsprocedure, som kan være nødvendig, da returneringsdatoen for 2017-emissioner er i april 2018.

Ændringsforslag 15

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1a (nyt)

Direktiv 2003/87/EF

Artikel 3c – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 3c, stk. 2, affattes således:

"2. Fra den 1. januar 2013 og i en periode på to år svarer den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatører, til 95 % af de historiske luftfartsemissioner ganget med antallet af år i perioden.

Fra den 1. januar 2015 og frem reduceres disse kvoter med en lineær faktor på 1,74 % for hvert kalenderår. Denne procentsats kan revideres som led i den generelle revision af dette direktiv."

Begrundelse

Mens de andre industrier, der er omfattet af EU's emissionshandelsordning, skal reducere deres emissioner med 21 % i 2020, er reduktionen i luftfartssektoren kun 5 %. Dette var i strid med Europa-Parlamentets holdning under forhandlingerne i 2008. Parlamentet har altid anmodet om lige behandling af alle industrier. Den miljømæssige effektivitet af emissionshandelsordningen for luftfarten er væsentligt reduceret på grund af det begrænsede omfang. For at give emissionshandelsordningen en bedre miljømæssig integritet anvendes den lineære faktor på 1,74 % for hvert år for at opnå lige behandling af alle sektorer inden for emissionshandelsordningen.

Ændringsforslag 16

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1b (nyt)

Direktiv 2003/87/EF

Artikel 3d – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 3d, stk. 2, affattes således:

"2. Fra 1. januar 2013 og i en periode på to år bortauktioneres 15 % af kvoterne. Fra 1. januar 2015 og frem bortauktioneres 40 % af kvoterne. Den sidstnævnte procentsats kan forhøjes som led i den generelle revision af dette direktiv."

Begrundelse

Den gennemsnitlige bortauktionering i andre sektorer er 40 % (100 % som hovedregel og benchmark for kulstoflækagesektorer), men bortauktioneringen i luftfartssektoren er kun 15 %. Dette er længe blevet kritiseret. Da alle flyvninger i det europæiske luftrum er omfattet af emissionshandelsordningen, kan luftfart ikke betragtes som en klassisk kulstoflækagesektor. Med det begrænsede omfang reduceres den miljømæssige effektivitet af EU's emissionshandelsordning drastisk, så en forhøjelse af bortauktioneringsprocenten kan delvis kompensere for dette.

Ændringsforslag 17

Forslag til direktiv

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 1c (nyt)

Direktiv 2003/87/EF

Artikel 3d – stk. 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 3d, stk. 4, affattes således:

"4. "Medlemsstaterne anvender indtægter fra bortauktionering af kvoter til bestræbelser for at bekæmpe klimacændringerne, især på internationalt plan, til at mindske udledningen af drivhusgasser og til at gennemføre tilpasninger til virkningen af klimacændringerne i udviklingslandene samt til at finansiere forskning og udvikling inden for modvirkning og tilpasning, herunder navnlig inden for luftfartsteknik og lufttransport. Provenuet fra auktionerne bør også anvendes til transport med lave emissioner.

Auktionsprovenuet skal også anvendes til at finansiere bidrag til Verdensfonden for Energieffektivitet og Vedvarende Energi og Den Grønne Klimafond under UNFCCC og foranstaltninger til at forebygge skovrydning.

Medlemsstaterne underretter jævnligt Kommissionen om, hvilke tiltag der er gennemført i henhold til første afsnit."

Or. en

Begrundelse

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Ændringsforslag 18

Forslag til direktiv

Bilag

Direktiv 2003/87/EF

Bilag II c – tabelrække 37

Kommissionens forslag

**KINA inklusive HONGKONG, MACAO
og TAIWAN**

Ændringsforslag

**KINA inklusive HONGKONG og
MACAO**

Or. en

Begrundelse

Taiwan bør anføres som en separat registrering og ikke som en del af registreringen for Kina.

Ændringsforslag 19

Forslag til direktiv

Bilag

Direktiv 2003/87/EF

Bilag II c – tabelrække 147 a (ny)

Kommissionens forslag

TW TAIWAN

Ændringsforslag

TW TAIWAN

Or. en

Begrundelse

Taiwan bør anføres som en separat registrering og ikke som en del af registreringen for Kina.

Ændringsforslag 20

Forslag til direktiv

Bilag

Direktiv 2003/87/EF

Bilag II c – stk. 6

Kommissionens forslag

For perioden **2014-2020** og uden
hensyntagen til den globale
markedsbaserede foranstaltning, som

Ændringsforslag

For perioden **2014-2016** og uden
hensyntagen til den globale
markedsbaserede foranstaltning, som

gælder fra 2020, skal den procentsats, der gælder for flyvninger mellem EØS-medlemsstater og udviklingslande, hvis andel af den samlede udnyttede kapacitet i tonkilometer inden for internationale civile luftfartsaktiviteter udgør mindre end 1 %, være nul. I forbindelse med dette forslag anses lande for udviklingslande, hvis de på vedtagelsestidspunktet nyder godt af præferentiel adgang til Unionens marked i overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 978/2012 og således ikke er klassificeret som højindkomstlande eller højere middelindkomstlande af Verdensbanken i 2013.

gælder fra 2020, skal den procentsats, der gælder for flyvninger mellem EØS-medlemsstater og udviklingslande, hvis andel af den samlede udnyttede kapacitet i tonkilometer inden for internationale civile luftfartsaktiviteter udgør mindre end 1 %, være nul. I forbindelse med dette forslag anses lande for udviklingslande, hvis de på vedtagelsestidspunktet nyder godt af præferentiel adgang til Unionens marked i overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 978/2012 og således ikke er klassificeret som højindkomstlande eller højere middelindkomstlande af Verdensbanken i 2013.

Or. en

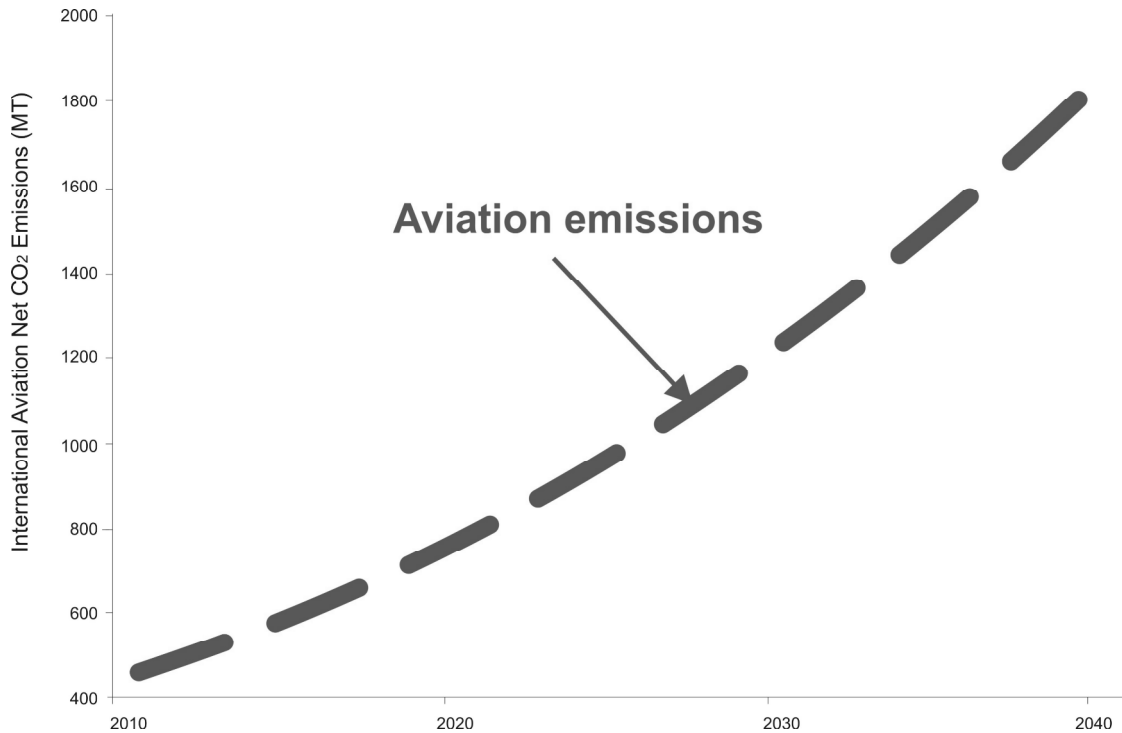
Begrundelse

Den nuværende undtagelse bør kun gælde indtil 2016 og den næste ICAO-forsamling. Efter ICAO-konklusionerne i 2016 og de opnåede resultater bør Unionen overveje, om der skal tages yderligere skridt, og i givet fald hvilke skridt der skal tages, for at tage højde for udfaldet af de internationale forhandlinger. Da den nuværende undtagelse udløber i slutningen af 2016, har lovgiverne tilstrækkelig tid til at indgå en yderligere fælles beslutningsprocedure, som kan være nødvendig, da returneringsdatoen for 2017-emissioner er i april 2018.

BEGRUNDELSE

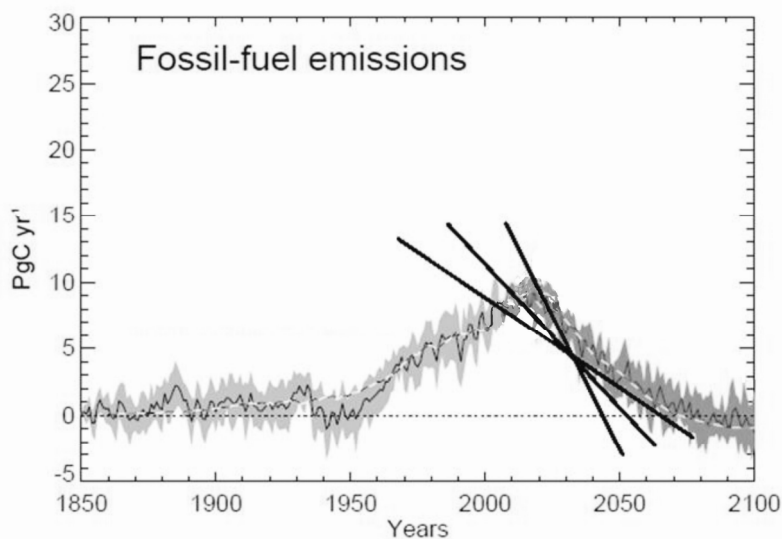
Hvorfor er det nødvendigt at begrænse drivhusgasemissionerne fra luftfart?

Drivhusgasemissionerne fra luftfart stiger hurtigt. Hvis der ikke handles, forudsiger Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), at de bliver akkumuleret til 1900 Mt indtil 2040.



Kilde: ICAO

Andre skøn forudsiger 3500-4500 Mt indtil 2050. 3,5 gigaton er 20 % af den mængde, som de globale emissioner skal begrænses til i 2050 ifølge IPCC, for at fastholde klimaændringerne på to grader.

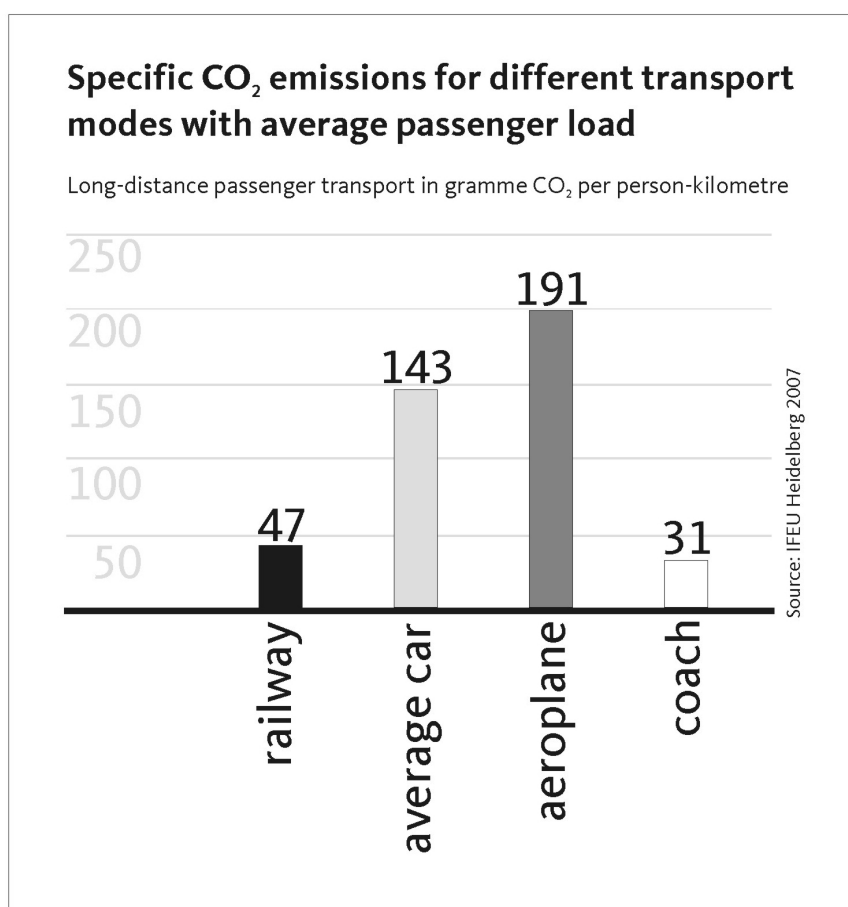


Ifølge den femte IPCC-rapport (2013) skal de globale emissioner reduceres kraftigt indtil 2050, hvis vi vil have to tredjedele sandsynlighed for at fastholde målet om to grader i 2050.

Kilde: IPCC.

Det internationale samfund har overdraget opgaven med at regulere emissionerne fra luftfart til ICAO i 1997 med Kyoto-protokollen. Selv om Kyoto-protokollen kommer til kort med hensyn til udfordringen med klimaændringerne, kan man ikke se bort fra, at EU i det mindste har opfyldt sine forpligtelser og begrænset emissionerne. På den anden side er der ikke truffet betydelige foranstaltninger for at begrænse emissionerne fra luftfart.

Det er også nødvendigt, at luftfartsindustrien deltager i bestræbelserne for at begrænse klimaændringerne af hensyn til rimeligheden i forhold til andre transportformer. Desværre er luftfart den mindst klimavenlige transportform, og selv om andre transportformer er strengt reguleret og underlagt mange skatter og afgifter, er der ikke taget hånd om luftfart på EU-plan:



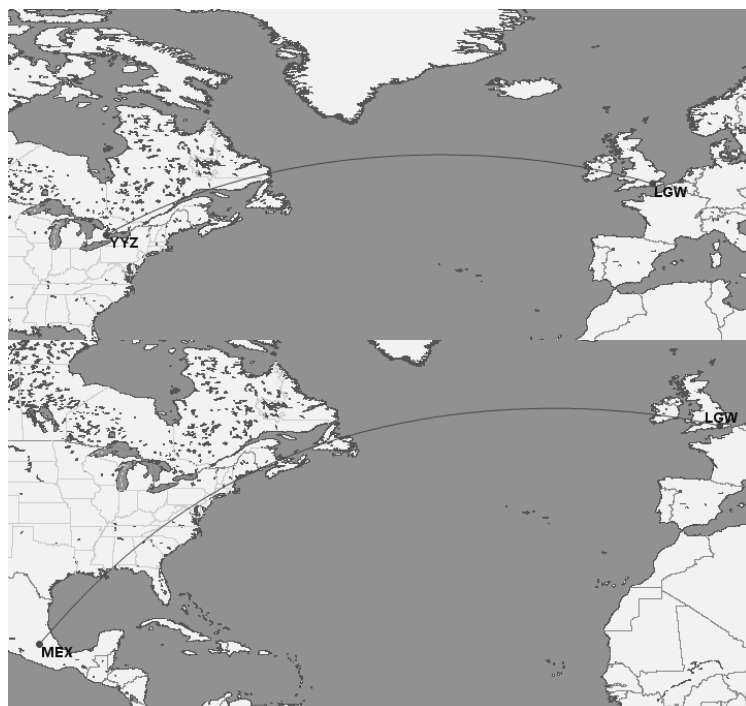
Lovgivningen fra 2008, kritikken fra tredjelande og denne kritiks berettigelse

Den lovgivning, der medtager luftfarten i EU's emissionshandelsordning, er blevet vedtaget enstemmigt af Rådet og med over 90 % flertal i Europa-Parlamentet efter mere end to års debat og inddragelse af alle interessenter. Det var en hjørnesteen i lovgivningen, at den omfatter alle flyvninger med start og landing i Europa. Dette har været tredjelandenes kritikpunkt. Efter at de amerikanske luftfartsselskaber har anlagt sag, afgjorde EU-Domstolen imidlertid, at den er fuldt ud i overensstemmelse med folkeretten. Udgifterne er ikke særlig store, selv om tredjelandene hævder det modsatte og undertiden taler om en uhyrlig byrde for deres industri. Ifølge de seneste tal har udgiften været 0,03 EUR for Ryanair og 0,11 EUR for

Easyjet (andre luftfartsselskaber med en mindre effektiv flåde kan have lidt højere udgifter). EU-medlemsstaternes og tredjelandenes udgifter til skatter og afgifter er meget højere.

Land	Lov	Udgifter for hver flyvning
Tyskland	Luftverkehrssteuer	Op til 42,18 EUR afhængig af destinationen
Det Forenede Kongerige	Air Passenger Duty (APD)	Op til over 184 GBP/6 000 engelske mil
USA	International Transportation Tax	16,30 USD/passager
EU	ETS	0,03 EUR (Ryanair) Op til 2 EUR/interkontinental flyvning (Kommissionens skøn)
Indien	Afgangsafgift + 10,3 % serviceafgift (på lufthavnsudviklingsafgift i Delhi)	7,40 GBP, 10 USD +19 EUR, 25 USD (kun i Delhi)
Østrig	Flugabgabegesetz	Op til 35 EUR afhængig af strækningen

Et af tredjelandenes vigtige argumenter var, at EU-lovgivningen er ulovlig på grund af ekstraterritorialiteten. Dette argument er ifølge EU-Domstolen ugyldigt, fordi kun flyvninger med start og landing i Europa er omfattet. Forpligtelsen til at returnere kvoter er imidlertid selvfølgelig større, hvis flyvningen er længere. Men dette er ikke et unikt træk ved EU-lovgivningen. Der anvendes det samme princip i nationale skatter og afgifter, f.eks. er den britiske afgift betydeligt højere for en flyvning til Mexico end for en flyvning til Canada, selv om strækningen mellem Canada og Mexico primært går over USA's territorium. Se nedenstående kort:



PE522.946v01-00

For en flyvning til Toronto i Canada opkræves der en flypassagerafgift på 130 GBP (156 EUR). For en flyvning på business class fra London til Mexico City (ca. 5 000 engelske mil) opkræves der en flypassagerafgift på 162 GBP (195 EUR).

ICAO-processen og "stop the clock"-lovgivningen

Selv om kritikken ikke er berettiget, reagerede EU på tredjelandenes argumenter. Det er blevet fremført, at EU-lovgivningen står i vejen for en international aftale. Det har aldrig været tilfældet, men som udtryk for velvilje foreslog Kommissionen at begrænse ordningen til flyvninger inden for Europa i ét år for at hjælpe med at opnå en bedre aftale på ICAO's generalforsamling i september og oktober 2013.

Følgende er blevet præciseret i lovgivningen:

"Den fravigelse, der indføres ved denne afgørelse, vedrører kun 2012-luftfartsemissioner.

(10) (...) Denne fravigelse indføres af Unionen for at lette opnåelsen af en aftale under den 38. ICAO-generalforsamling om en realistisk tidsplan for udvikling af et globalt markedsbaseret virkemiddel efter den 38. ICAO-generalforsamling samt om rammerne for fremme af en omfattende anvendelse af nationale og regionale markedsbaserede virkemidler på international luftfart, indtil det globale markedsbaserede virkemiddel kan træde i kraft."

ICAO-forsamlingen i september og oktober 2013 vedtog en resolution, som indeholdt en forpligtelse til at udarbejde en global markedsbaseret foranstaltning for international luftfart under hensyntagen til det arbejde, der er omhandlet i stk. 19. Dette er et vigtigt skridt, men desværre indeholder resolutionen også mange betingelser og forudsætninger. Derfor er det slet ikke sikkert, at det vil lykkes ICAO-forsamlingen i 2016 at vedtage klare regler for den markedsbaserede foranstaltning. Det skal tages i betragtning, at ICAO-forsamlingen i 2001 allerede støttede anvendelsen af emissionshandel, men desværre er der ikke gjort reelle fremskridt:

ICAO-forsamlingen 2001:

- c) Emissionshandel:
- c) *Støtter* udviklingen af en åben emissionshandelsordning inden for international luftfart

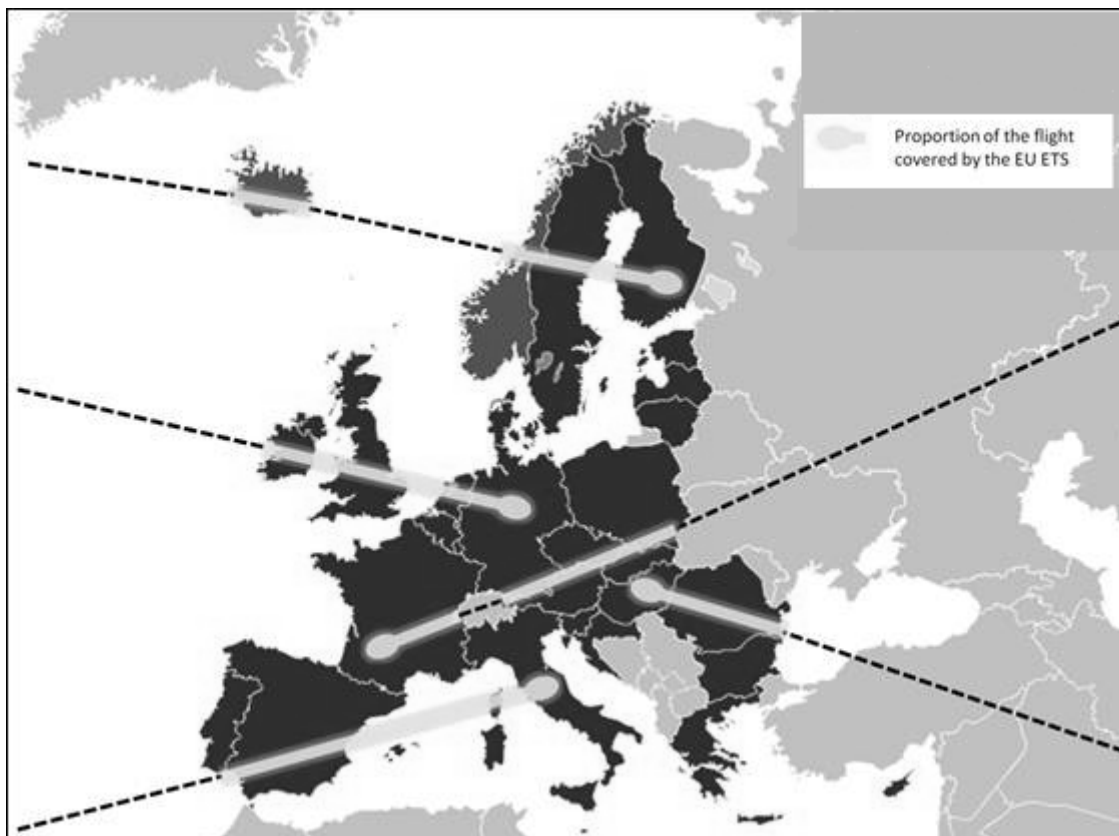
ICAO-forsamlingen 2013:

- 18. Beslutter at udarbejde en global markedsbaseret foranstaltning for international luftfart under hensyntagen til det arbejde, der er omhandlet i stk. 19

Sammenlignet med det helt anderledes fremskridt inden for rammerne af FN's klimakonvention er der selv på COP 19-konferencen i Warszawa opnået mere konkrete og positive resultater end på ICAO-forsamlingen. En meget vigtig betingelse for, at EU ville ændre sin lovgivning yderligere, var, at der skulle vedtages en ramme for nationale og regionale ordninger, således f.eks. for EU-ordningen. Dette er desværre ikke tilfældet. Luftfartsindustrien, som primært er repræsenteret af IATA, modarbejdede desværre EU i forbindelse med ICAO-processen, men det skal på den anden side respekteres, at IATA bidrog til den samlede proces. Industriens forpligtelse til at reducere emissionerne med 50 % i 2050 går langt videre end ICAO-teksten.

Konsekvenser for EU efter ICAO-forsamlingen

Mange interessenter, f.eks. den europæiske lavprisforening ELFAA, som repræsenterer næsten 50 % af flyvningerne inden for Europa og mange ngo'er, og mange medlemmer af Parlamentet anmoder om ikke at ændre den eksisterende lovgivning. Dette ville betyde, at hele EU's emissionshandelsordning, herunder interkontinentale flyvninger med start og landing i Europa, skal håndhæves for hele flyvestrækningen fra den 1. maj næste år. Andre (mange interessenter har denne holdning bag kulisserne) slår til lyd for en forlængelse af den nuværende "stop the clock"-lovgivning indtil 2016 eller endog 2020, hvilket vil betyde, at kun flyvninger inden for Europa er omfattet i mange år, selv om de flyver over europæisk luftrum. Kommissionens forslag med luftrumstilgangen er et kompromis mellem disse to ydertilfælde:



Kilde: Europa-Kommissionen

Dette betyder, at alle flyvninger, som starter og/eller lander i Europa, er omfattet for deres strækning inden for europæisk luftrum. F.eks. vil en flyvning fra Paris eller London til lufthavnen i Istanbul (dette er meget vigtigt, fordi den største lufthavn i verden bliver åbnet i Istanbul) blive omfattet indtil grænsen til Grækenland, hvilket vil sige næsten 100 %. Under "stop the clock" er den slet ikke omfattet. En flyvning til et knudepunkt i De Forenede Arabiske Emirater vil være omfattet med næsten 50 % af dens emissioner under luftrumstilgangen.

Ordførerens forslag

Ordføreren støtter Kommissionens forslag i princippet. Ordføreren er overbevist om, at presset fra tredjelandene ikke bliver fastholdt, men der skal tages højde for, at en fuldstændig gennemførelse af ordningen kan indvirke negativt på den internationale proces.

Luftrumstilgangen har mange fordele frem for "stop the clock":

- 1) Miljø- og klimabeskyttelse:
Kommissionens forslag medtager ca. 40 % af emissionerne sammenlignet med den oprindelige forordning, mens "stop the clock" kun omfattede ca. 20 %.
- 2) Konsekvenser for de internationale forhandlinger:
En forlængelse af "stop the clock" kunne betragtes som en betingelsesløs kapitulation fra EU's side. Hvis der skal gøres fremskridt på internationalt plan, sker det primært gennem pres fra EU. Mange forslag, der overvejes inden for rammerne af ICAO, vil ikke reducere luftfartsemissionerne, men kun kulstofneutral vækst fra 2020 tages i betragtning. ICAO's hovedstrategi er baseret på modregninger (hvilket primært betyder CDM) og biobrændstoffer. I betragtning af de afgørende drøftelser om disse to instrumenter i EU er det vigtigt at fremlægge et alternativ. Vores ordning tvinger faktisk til at reducere emissionerne, selv om det kun er med 5 %.
- 3) De europæiske lufthavnes og luftfartindustriens konkurrencevilkår:
"Stop the clock"-forslaget griber ind i de europæiske lufthavnes og luftfartindustriens konkurrencevilkår. Det gavner store knudepunkter tæt på EU, dvs. Istanbul, hvis vi forlænger ordningen. Luftfartsselskaber, som primært flyver inden for Europa, får en konkurrencemæssig ulempe i forhold til luftfartsselskaber, der kan krydssubsidiere flyvninger inden for EU.
- 4) Den retlige situation:
Det er på grundlag af EU-Domstolens dom og Chicagokonventionen klart, at en luftrumstilgang er fuldt ud i overensstemmelse med folkeretten. ICAO-Rådet støttede enstemmigt en luftrumstilgang i begyndelsen af september. ICAO-resolutionen, som ikke omfatter en luftrumstilgang, er ikke juridisk bindende med hensyn til dette spørgsmål, da EU og mange andre udstedte forbehold.

Ordførerens ændringsforslag

Ordføreren forslår så vidt muligt at holde sig til Kommissionens forslag, men det vil være rimeligt at foretage nogle ændringer.

1. **Den retlige situation efter 2016:**
Ændringen af direktivet er kun berettiget, fordi vi forventer et gennembrud med en juridisk bindende aftale for den globale luftfart i 2016. Selv om dette er en reel mulighed, er aftalen slet ikke sikret. Derfor er det hensigtsmæssigt at begrænse luftrumstilgangen indtil 2016 og at genindføre den fulde emissionshandelsordning fra 2017. Hvis den internationale aftale vedtages i ICAO i 2016, bør EU selvfølgelig være rede til at ændre lovgivningen i overensstemmelse dermed.
2. **Ændringer, der øger ambitionsniveauet og den miljømæssige integritet og sikrer ligebehandling i forhold til andre industrier:**

Auktioneringsniveauet inden for emissionshandelsordningen for luftfarten er kun 15 % sammenlignet med et gennemsnit på 40 % for resten af industrien. Loftet er kun 5 % i forhold til 21 % for andre industrier. Dette er altid blevet kritiseret, og Europa-Parlamentet anmodede allerede i 2007/2008 under de lovgivningsmæssige fremskridt om ligebehandling af alle industrier. Med lufttrumstilgangen reduceres de emissioner, der er omfattet af emissionshandelsordningen, til 40 % sammenlignet med den oprindelige ordning. For at begrænse miljøskaden er det berettiget at øge den auktionering, der er nødvendig for at reducere emissionerne (loftet) til mindst det niveau, som andre industrier skal overholde allerede fra begyndelsen af 2013.

Det er afgørende at gennemføre gældende EU-lovgivning for at gøre fremskridt

Ordføreren er blevet opmærksom på, at nogle medlemsstater, selv om EU's emissionshandelsordning er begrænset for flyvninger inden for Europa, tøver med at gennemføre lovgivningen. Tredjelande såsom Kina og Indien nægter at returnere kvoter for flyvninger inden for Europa, f.eks. fra Frankfurt til London. Efter ordførerens mening er det uacceptabelt, at resultatet af et lovgivningsforslag med Rådet, før det er afklaret, at den meget begrænsede "stop the clock"-lovgivning er gennemført. Vi kan ikke acceptere, at tredjelande såsom Kina og Indien nægter at overholde europæisk lovgivning, når de opererer inden for EU.

Vedtagelse senest i april er afgørende

Alle dem, der ikke ønsker at bevare EU's emissionshandelsordning for luftfart i den oprindelige form, hvilket betyder, at alle interkontinentale flyvninger er omfattet fra starten til den endelige destination, skal forsøge at nå til enighed om et ændret direktiv senest i april, da den oprindelige lovgivning ellers skal håndhæves den 1. maj. Derfor er der aftalt en ambitiøs tidsplan, også med de ansvarlige personer i Transportudvalget. Efter ordførerens mening er det nødvendigt at blive enige om en ændring, og han er villig til at tale med alle interessenter, men vil ikke anbefale Europa-Parlamentet at begrænse et eventuelt kompromis til en forlængelse af "stop the clock"-lovgivningen.