

EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

Udvalget om Industri, Forskning og Energi

2006/0304(COD)

14.9.2007

UDTALELSE

fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfarten i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet (KOM)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

Rådgivende ordfører: Silvia Ciornei

PA_Legam

KORT BEGRUNDELSE

Lufttransport, både af passagerer og af gods, er vigtig for den europæiske økonomi og borgernes velfærd, men luftfarten bidrager også til klimaændringer gennem udledning af drivhusgasser. En person, der flyver over Atlanterhavet, genererer omtrent samme mængde drivhusgasemissioner som ved opvarmningen af sit hus i et helt år. Endvidere stiger EU's emissioner fra international lufttransport hurtigere end emissionerne fra nogen anden sektor, hvilket risikerer at undergrave EU's fremskridt, hvad angår nedskæringen af de samlede drivhusgasemissioner.

Dette forslag sigter mod at løse problemet med luftfartssektorens emissioner ved at lade luftfart være omfattet af EU's ordning for handel med emissionskvoter. Fra 2011 vil alle interne og internationale flyvninger mellem EU-lufthavne være omfattet, og i 2012 vil anvendelsesområdet blive udvidet til også at omfatte alle internationale flyvninger til og fra EU-lufthavne. For at bremse den hurtige vækst i luftfartsemissionerne vil der på EU-plan blive lagt et loft over det samlede antal emissionskvoter, svarende til det gennemsnitlige emissionsniveau i 2005. Nogle af disse kvoter vil blive bortauktioneret, og resten vil blive udstedt af medlemsstaterne til operatørerne på grundlag af et harmoniseret effektivitetsbenchmark.

Ordføreren glæder sig over forslaget. Luftfartssektoren bør yde et rimeligt bidrag til bestræbelserne på at bekæmpe klimaændringerne. Inddragelse af luftfartssektoren i EU's eksisterende emissionshandelsordning er den bedste løsning både fra en økonomisk og en miljømæssig synsvinkel. I sammenligning med de nuværende tendenser kan dette forslag inden 2020 mindske emissionerne med over 45 % og medføre en besparelse på ca. 183 mio. tons CO₂ om året. Det svarer - f. eks. - til det dobbelte af Østrigs årlige drivhusgasemissioner fra alle kilder.

Imidlertid bør visse dele af forslaget undersøges nøje, blandt andet i betragtning af erfaringerne fra den første periode med en EU-emissionshandelsordning og forberedelsen af den generelle revision af ordningen.

Anvendelsesområde/tidsplan: Forslaget indfører en totrinstilgang, således at anvendelsesområdet først kun omfatter emissioner fra flyvninger inden for EU, men senere udvides til at omfatte alle flyvninger til eller fra EU. Det er nødvendigt at lade internationale flyvninger være omfattet for at sikre en betydelig indvirkning på miljøet, eftersom nedskæringen af CO₂ vil være på ca. en fjerdedel, hvis det kun er flyvninger inden for EU, der er omfattet. Hvis internationale flyvninger dækkes ensidigt, kan det dog medføre, at tredjelande træffer gengældelsesforanstaltninger i form af handelssanktioner eller WTO-procedurer. Ordføreren mener, at internationale flyvninger bør være omfattet lige fra begyndelsen for at sikre lige vilkår. For at undgå langtrukne retssager bør Kommissionen imidlertid straks gå ind i internationale forhandlinger med henblik på at nå til enighed om en global ordning.

Loft: For undgå de nuværende problemer i EU's emissionshandelsordning, hvor medlemsstaterne er tilbøjelige til at tildele for høje kvoter på nationalt plan, foreslår Kommissionen, at der fastsættes et fælles EU-loft for luftfartssektoren. Ordføreren bifalder

dette valg. Det vil forhindre forvriddninger mellem medlemsstaterne og operatørerne, mindske faren for tildeling af for høje kvoter og give markedet den forudsigelighed, der er nødvendig for at kunne træffe investeringsbeslutninger. Et andet spørgsmål er, hvilket niveau dette EU-loft skal fastsættes på. Ordføreren bemærker, at en stabilisering af emissionerne på 2005-niveauet tyder på, at ambitionsniveauet er anderledes end i andre sektorer. I betragtning af at international luftfart ikke er omfattet af Kyoto-protokollen og under hensyntagen til et lavere lofts eventuelle negative virkninger på konkurrenceevnen, mener ordføreren dog, at dette er realistisk som et første skridt. Endvidere indføres der en vis fleksibilitet i systemet for at gøre det muligt at tage højde for fremtidig vækst.

Tildeling: Forslagets mest omdiskuterede elementer er muligvis de forskellige tildelingsmekanismer og deres fordele og ulemper: tildeling ud fra hævdvundne rettigheder ("grandfathering") er en let løsning, som dog kan være ensbetydende med uhensigtsmæssige incitamenter (belønner forholdsvis forurenende installationer); benchmarking belønner tidlig indsats, men kan være kompliceret og medføre administrative byrder, og bortauktionering er en gennemsigtig og effektiv metode, der dog kan underminere konkurrenceevnen og medføre højere transaktionsomkostninger. Ordføreren glæder sig over, at man har valgt dels at bortauktionere og dels at tildele kvoterne på grundlag af et simpelt benchmark. For at begrænse store overskud foretrækker ordføreren bortauktionering i så stort omfang som muligt. Indtægterne fra bortauktionering bør i videst muligt omfang anvendes til at begrænse emissionerne, f.eks. ved at investere i forskning i renere teknologier og lufttrafikstyring.

Åbent eller lukket system: Hvad angår muligheden for handel med emissionskvoter mellem luftfartssektoren og de øvrige virksomheder, der indgår i EU's emissionshandelsordning, er ordføreren enig i, at et åbent system, hvor luftfartssektoren kan købe kreditter fra andre økonomiske sektorer, vil føre til de mest omkostningseffektive miljøinvesteringer og gøre det nuværende marked for handel med emissioner mere fleksibelt.

Supplerende foranstaltninger: Luftfartens samlede indvirkning på klimaændringerne er ca. 2 til 4 gange større end virkningerne af CO₂-emissionerne, hvilket hovedsageligt skyldes NO_x-emissioner. Ordføreren er dog enig i, at disse emissioner ikke bør være omfattet af dette forslag i betragtning af den nuværende videnskabelige viden og muligheden for byttehandler mellem NO_x og CO₂ på mellemlang sigt. Ordføreren glæder sig over, at Kommissionen har til hensigt at forelægge et forslag om, hvorledes man bedst kan tage fat på spørgsmålet om NO_x-emissioner inden for den nærmeste fremtid.

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om Industri, Forskning og Energi opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1
BETRAGTNING 8 A (ny)

(8a) Der er et betydeligt potentiale for at reducere emissioner fra luftfarten gennem teknologiske og driftsmæssige forbedringer. En mere effektiv lufttrafikstyring vil, hvis den gennemføres fuldt ud, kunne reducere luftfartens brændstofforbrug med op til 12 %. Kommissionen bør derfor energisk forfølge virkeliggørelsen af den fælles europæiske luftfartspolitik ved hjælp af den fornødne finansiering og en rettidig gennemførelse af SESAR-projektet.

Ændringsforslag 2
BETRAGTNING 8 B (ny)

(8b) Forskning og teknologisk udvikling er nøglen til innovation og forbedrede resultater. Der er behov for kraftig støtte til arbejdet i Det Rådgivende Udvalg for Luftfartsforskning i Europa og til udvalgets strategiske forskningsdagsorden, som opstiller specifikke mål for emissionsreduktioner senest i 2020. Endvidere bør producenter af luftfartøjer og flymotorer samt brændstofproducenter gøre fuld brug af det teknologiske initiativ "Clean Sky", der er lanceret under det syvende rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling, for fuldt ud at udnytte mulighederne for at mindske luftfartens klimapåvirkninger.

Ændringsforslag 3
BETRAGTNING 9 A (ny)

(9a) Emissionshandel er ifølge de foreliggende vurderinger det bedst egnede

¹ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

instrument til mindskelse af luftfartens klimapåvirkninger. Anvendelse af emissionshandel inden for luftfart vil gøre det unødvendigt at indføre afgifter og skatter som yderligere instrumenter, især da deres gavnlige virkninger for miljøet ikke klart kan bevises, mens de har meget negative økonomiske virkninger.

Begrundelse

Vurderingen af emissionshandel som det mest velegnede middel er i overensstemmelse med en undersøgelse foretaget af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO).

Ændringsforslag 4 BETRAGTNING 10 A (ny)

(10a) Der må sikres lige vilkår for lufthavne og for luftfartøjsoperatører. Derfor bør såvel internationale flyvninger til og fra Den Europæiske Union som flyvninger inden for Den Europæiske Union være omfattet af fællesskabsordningen lige fra begyndelsen.

Ændringsforslag 5 BETRAGTNING 11

(11) Fra 2011 bør emissionerne fra flyvninger mellem lufthavne i Fællesskabet inddrages i fællesskabsordningen. Fra 2012 bør emissionerne fra alle flyvninger til og fra Fællesskabets lufthavne inddrages i ordningen. Derved kan fællesskabsordningen tjene som model for udbygning af ordningen i verden som helhed. Hvis et tredjeland træffer foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningen fra flyvninger til en lufthavn i Fællesskabet, der afgår fra det pågældende tredjeland, og disse foranstaltninger mindst svarer til kravene i dette direktiv, bør anvendelsesområdet for fællesskabsordningen ændres således, at flyvninger til Fællesskabet fra det pågældende land udelukkes fra ordningen.

*(11) Fra 2012 bør emissionerne fra alle flyvninger til og fra Fællesskabets lufthavne inddrages i ordningen. Derved kan fællesskabsordningen tjene som model for udbygning af ordningen i verden som helhed. **Kommissionen bør derfor straks gå ind i internationale forhandlinger med henblik på at nå frem til en international aftale om en global ordning.** Hvis et tredjeland træffer foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningen fra flyvninger til en lufthavn i Fællesskabet, der afgår fra det pågældende tredjeland, og disse foranstaltninger mindst svarer til kravene i dette direktiv, bør anvendelsesområdet for fællesskabsordningen ændres således, at flyvninger til Fællesskabet fra det pågældende land udelukkes fra ordningen **for at sikre ligebehandling.***

Ændringsforslag 6
BETRAGTNING 12

(12) Luftfarten påvirker det globale klima gennem udledning af kuldioxid, nitrogenoxider, vanddamp og sulfat- og sodpartikler. Det Mellemsstatslige Panel for Klimaændringer (IPCC) har vurderet, at den samlede påvirkning fra luftfarten i øjeblikket er 2 til 4 gange større end virkningerne af luftfartens tidligere CO₂-emissioner alene. Nyere forskning i Fællesskabet viser, at den samlede virkning fra luftfarten vil kunne være ca. 2 gange større end virkningerne fra kuldioxid alene. I ingen af disse skøn tages der imidlertid hensyn til de yderst usikre virkninger af cirrusskyer. I overensstemmelse med traktatens artikel 174, stk. 2, skal Fællesskabets politik på miljøområdet bygge på forsigtighedsprincippet, hvorfor der bør tages videst muligt hensyn til alle virkningerne fra luftfarten. Så længe der ikke er udviklet en videnskabeligt funderet parameter til sammenligning af de forskellige virkninger, bør der anvendes en pragmatisk og forsigtig tilgang til spørgsmålet. Emissionerne af nitrogenoxider vil blive taget op i anden lovgivning, som Kommissionen vil forelægge.

(12) Luftfarten påvirker det globale klima gennem udledning af kuldioxid, nitrogenoxider, vanddamp og sulfat- og sodpartikler. Det Mellemsstatslige Panel for Klimaændringer (IPCC) har vurderet, at den samlede påvirkning fra luftfarten i øjeblikket er 2 til 4 gange større end virkningerne af luftfartens tidligere CO₂-emissioner alene. Nyere forskning i Fællesskabet viser, at den samlede virkning fra luftfarten vil kunne være ca. 2 gange større end virkningerne fra kuldioxid alene. I ingen af disse skøn tages der imidlertid hensyn til de yderst usikre virkninger af cirrusskyer. I overensstemmelse med traktatens artikel 174, stk. 2, skal Fællesskabets politik på miljøområdet bygge på forsigtighedsprincippet, hvorfor der bør tages videst muligt hensyn til alle virkningerne fra luftfarten. Så længe der ikke er udviklet en videnskabeligt funderet parameter til sammenligning af de forskellige virkninger, bør der anvendes en pragmatisk og forsigtig tilgang til spørgsmålet. Emissionerne af nitrogenoxider vil blive taget op i anden lovgivning, som Kommissionen vil forelægge *efter en omfattende høring af berørte parter ledsaget af en tilbundsående konsekvensanalyse.*

Begrundelse

Det er vigtigt at tage fat på NO_x-emissionerne. Der bør dog tages hensyn til den nyeste videnskabelige viden og foretages en behørig cost-benefit-analyse af de forskellige lovgivningsmæssige og ikke-lovgivningsmæssige muligheder.

Ændringsforslag 7
BETRAGTNING 13

(13) For at undgå konkurrenceforvridninger bør der opstilles en harmoniseret tildelingsmetode. For at sikre nye luftfartøjsoperatører adgang til markedet vil en vis andel af *kvotemængden* blive tildelt

(13) For at undgå konkurrenceforvridninger bør der opstilles en harmoniseret tildelingsmetode. For at sikre nye luftfartøjsoperatører adgang til markedet *og for at undgå u hensigtsmæssige hindringer*

ved auktion i overensstemmelse med nærmere regler, der vil blive opstillet af Kommissionen. Luftfartøjsoperatører, der indstiller driften, bør fortsat få udstedt kvoter indtil udløbet af den periode, for hvilken der allerede er tildelt gratis kvoter.

for markedsadgangen vil en vis andel af *den kvotemængde, der vil* blive tildelt ved auktion, *blive forbeholdt nye aktører* i overensstemmelse med nærmere regler, der vil blive opstillet af Kommissionen. Luftfartøjsoperatører, der indstiller driften, bør fortsat få udstedt kvoter indtil udløbet af den periode, for hvilken der allerede er tildelt gratis kvoter.

Ændringsforslag 8

ARTIKEL 1, NR. 2, LITRA B, LITRA OA (nyt)

Artikel 3, litra o a (nyt) (direktiv 2003/87/EF)

oa) "nytilkommen": person eller operatør, der udfører en luftfartsaktivitet, der er opført i bilag I, og som ikke har ansøgt om tildeling af kvoter i overensstemmelse med artikel 3d; en nytilkommen må hverken delvis eller helt være ejet af en luftfartøjsoperatør, som har indgivet en ansøgning om tildeling af kvoter

Ændringsforslag 9

ARTIKEL 1, NR. 2, LITRA B

Artikel 3, litra r (direktiv 2003/87/EF)

r) "historiske luftfartsemissioner": den gennemsnitlige middelværdi af de årlige emissioner i årene **2004, 2005 og 2006** fra luftfartøjer, der udfører en luftfartsaktivitet i bilag I.

r) "historiske luftfartsemissioner": den gennemsnitlige middelværdi af de årlige emissioner i årene **2008, 2009 og 2010** fra luftfartøjer, der udfører en luftfartsaktivitet i bilag I.

Ændringsforslag 10

ARTIKEL 1, NR. 3

Artikel 3 b, stk. 1 (direktiv 2003/87/EF)

1. For perioden fra den **1. januar 2011** til den 31. december 2012 svarer den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatører, til 100 % af summen af de historiske luftfartsemissioner for hvert år.

1. For perioden fra den **1. januar 2012** til den 31. december 2012 svarer den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatører, til 100 % af summen af de historiske luftfartsemissioner for hvert år.

Ændringsforslag 11
ARTIKEL 1, NR. 3
Artikel 3b, stk. 4 (direktiv 2003/87/EF)

4. Senest seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden **fastsætter** Kommissionen de historiske luftfartsemissioner ud fra de bedste tilgængelige data.

4. Senest seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden **offentliggør** Kommissionen de historiske luftfartsemissioner ud fra de bedste tilgængelige data.

Begrundelse

De historiske luftfartsemissioner bør være baseret på fakta og ikke på politiske beslutninger. Endvidere kræver den tid, det tager at udvikle ny teknologi på luftfartsområdet, og de forholdsvis høje omkostninger, der er forbundet hermed, forudsigelighed på lang sigt. De historiske luftfartsemissioner er af afgørende betydning for den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfarten, og de bør derfor gøres offentligt tilgængelige hurtigst muligt.

Ændringsforslag 12
ARTIKEL 1, NR. 3
Artikel 3 b, stk. 4 a (nyt) (direktiv 2003/87/EF)

4a. Senest 24 måneder inden begyndelsen af den i artikel 11, stk. 2, omhandlede anden periode og hver af de efterfølgende perioder kan Kommissionen efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 23, stk. 2a, vedtage en forordning, der ændrer den i stk. 3 i denne artikel nævnte samlede mængde kvoter under hensyntagen til væksten i luftfartssektoren og klimapolitiske forpligtelser.

Ændringsforslag 13
ARTIKEL 1, NR. 3
Artikel 3 c, stk. 1 (direktiv 2003/87/EF)

1. I den i artikel 3b, stk. 1, nævnte periode bortauktioneres en procentdel af kvoterne. Procentdelen svarer til gennemsnittet af de procentdele, som er foreslået af **de** medlemsstater, **der** for den pågældende periode **medtager bortauktionering** i deres nationale tildelingsplaner efter kapitel III.

1. I den i artikel 3b, stk. 1, nævnte periode bortauktioneres en procentdel af kvoterne. Procentdelen svarer til gennemsnittet af de procentdele, som er foreslået af **alle** medlemsstater for den pågældende periode i deres nationale tildelingsplaner efter kapitel III **og heri indeholdte relevante bestemmelser for nyttilkomne.**

Begrundelse

Valget af et gennemsnit af procentdele skal afspejle de forskellige politikker, der føres i medlemsstaterne med hensyn til bortauktionering versus gratis tildeling. I gennemsnittet bør derfor også indgå de medlemsstater, der tildeler 100 % af kvoterne gratis.

Ændringsforslag 14

ARTIKEL 1, NR. 3

Artikel 3 c, stk. 2 (direktiv 2003/87/EF)

2. For fremtidige perioder **tages der ved fastsættelsen af procentdelen hensyn til** den generelle revurdering af dette direktiv.

2. For fremtidige perioder **kan den i stk. 1 fastsatte procentdel ændres i forbindelse med** den generelle revurdering af dette direktiv.

Begrundelse

Den procentdel kvoter, der vil blive bortauktioneret, bør af hensyn til alle interessenter være klart fastlagt på forhånd. Da bortauktionering af kvoter hovedsagelig skal lette markedsadgangen for nye luftfartøjsoperatører, bør procentdelen fastsættes til 5 %.

Provenuet fra bortauktionering af kvoter inden for luftfarten bør anvendes målrettet til at reducere emissioner og forbedre klimabetingelserne i luftfarten.

Ændringsforslag 15

ARTIKEL 1, NR. 3

Artikel 3 c, stk. 3, afsnit 1 (direktiv 2003/87/EF)

3. Kommissionen vedtager en forordning med nærmere bestemmelser om medlemsstaternes bortauktionering af kvoter, der ikke skal udstedes gratis efter stk. 1 og 2. Antallet af kvoter, der i hver periode skal bortauktioneres af hver enkelt medlemsstat, står i rimeligt forhold til medlemsstatens andel af de samlede tilskrevne luftfartsemissioner for alle medlemsstaterne for referenceåret, som rapporteret i medfør af artikel 14, stk. 3, og verificeret i medfør af artikel 15. For den i artikel 3b, stk. 1, nævnte periode er referenceåret 2010, og for hver efterfølgende periode nævnt i artikel 3b er referenceåret det kalenderår, der udløber 24 måneder inden begyndelsen af den periode, auktionen vedrører.

3. Kommissionen vedtager en forordning med nærmere bestemmelser om medlemsstaternes bortauktionering af kvoter, der ikke skal udstedes gratis efter stk. 1 og 2. **Forordningen indeholder særlige bestemmelser om nytilkomne.** Antallet af kvoter, der i hver periode skal bortauktioneres af hver enkelt medlemsstat, står i rimeligt forhold til medlemsstatens andel af de samlede tilskrevne luftfartsemissioner for alle medlemsstaterne for referenceåret, som rapporteret i medfør af artikel 14, stk. 3, og verificeret i medfør af artikel 15. For den i artikel 3b, stk. 1, nævnte periode er referenceåret 2010, og for hver efterfølgende periode nævnt i artikel 3b er referenceåret det kalenderår, der udløber 24 måneder inden begyndelsen af den periode, auktionen vedrører.

Ændringsforslag 16
ARTIKEL 1, NR. 3
Artikel 3 d, stk. 1 (direktiv 2003/87/EF)

1. For hver af de i artikel 3b nævnte perioder kan hver luftfartøjsoperatør ansøge om en tildeling af kvoter, der skal tildeles gratis efter artikel 3c. Ansøgning kan indgives ved at forelægge den administrerende medlemsstat verificerede tonkilometer-data, jf. bilag IV og V, for luftfartsaktiviteter i bilag I udført af den pågældende luftfartøjsoperatør for det kalenderår, der udløber fireogtyve måneder inden begyndelsen af den periode, ansøgningen vedrører. En ansøgning indgives senest enogtyve måneder inden begyndelsen af den periode, den vedrører.

1. 1. For hver af de i artikel 3b nævnte perioder kan hver luftfartøjsoperatør ansøge om en tildeling af kvoter, der skal tildeles gratis efter artikel 3c. Ansøgning kan indgives ved at forelægge **den kompetente myndighed i** den administrerende medlemsstat verificerede tonkilometer-data, jf. bilag IV og V, for luftfartsaktiviteter i bilag I udført af den pågældende luftfartøjsoperatør for det kalenderår, der udløber fireogtyve måneder inden begyndelsen af den periode, ansøgningen vedrører. En ansøgning indgives senest enogtyve måneder inden begyndelsen af den periode, den vedrører. En ansøgning indgives senest enogtyve måneder inden begyndelsen af den periode, den vedrører.

Begrundelse

Denne ændring præciserer, at det er den samme kompetente myndighed i alle medlemsstaterne, der administrerer ordningen for deltagerne.

Ændringsforslag 17
ARTIKEL 1, NR. 3
Artikel 3 d, stk. 5 (direktiv 2003/87/EF)

5. Senest den **28. februar 2011** og senest den 28. februar i hvert efterfølgende år udsteder den kompetente myndighed i den administrerende medlemsstat til hver luftfartøjsoperatør det antal kvoter, der er tildelt den pågældende luftfartøjsoperatør for det pågældende år.

5. Senest den **28. februar 2012** og senest den 28. februar i hvert efterfølgende år udsteder den kompetente myndighed i den administrerende medlemsstat til hver luftfartøjsoperatør det antal kvoter, der er tildelt den pågældende luftfartøjsoperatør for det pågældende år.

Ændringsforslag 18
ARTIKEL 1, NR. 3
Artikel 3 d, stk. 5 a (nyt) (direktiv 2003/87/EF)

5a. I tilfælde af en fusion eller overtagelse, der involverer flere luftfartsselskaber i en given periode, overtages de kvoter, som disse selskaber er blevet tildelt eller har

erhvervet, af den nye enhed.

Begrundelse

Selskaber, der fusionerer, bør kunne beholde de kvoter, de er blevet tildelt hver især.

Ændringsforslag 19

ARTIKEL 1, NR. 10, LITRA B, NR. II

Artikel 14, stk. 3 (direktiv 2003/87/EF)

(ii) erstattes ordene "fra det pågældende anlæg i hvert kalenderår" med "i hvert kalenderår fra det pågældende anlæg eller, fra den **1. januar 2010**, fra det luftfartøj, operatøren driver".

(ii) erstattes ordene "fra det pågældende anlæg i hvert kalenderår" med "i hvert kalenderår fra det pågældende anlæg eller, fra den **1. januar 2011**, fra det luftfartøj, operatøren driver".

Ændringsforslag 20

ARTIKEL 1, NR. 13

Artikel 18 a, stk. 2, litra a (direktiv 2003/87/EF)

a) senest den **1. februar 2009** offentliggøre en liste over luftfartøjsoperatører, som den **1. januar 2006** eller derefter har udført en luftfartsaktivitet i bilag I, med angivelse af den administrerende medlemsstat for hver luftfartøjsoperatør, jf. stk. 1, og

a) senest den **1. februar 2010** offentliggøre en liste over luftfartøjsoperatører, som den **1. januar 2008** eller derefter har udført en luftfartsaktivitet i bilag I, med angivelse af den administrerende medlemsstat for hver luftfartøjsoperatør, jf. stk. 1, og

Begrundelse

Tilpasning til ændringen i artikel 3, litra b), litra r), og artikel 3b.

Ændringsforslag 21

ARTIKEL 1, NR. 13

Artikel 18 a, stk. 3 (direktiv 2003/87/EF)

3. Ved anvendelse af stk. 1 forstås ved "basisår" det første driftsår (kalenderår), når det drejer sig om en operatør, som har indledt sin virksomhed i Fællesskabet efter den **1. januar 2006**, og i alle andre tilfælde, det kalenderår, der begynder den **1. januar 2006**.

3. Ved anvendelse af stk. 1 forstås ved "basisår" det første driftsår (kalenderår), når det drejer sig om en operatør, som har indledt sin virksomhed i Fællesskabet efter den **1. januar 2008**, og i alle andre tilfælde, det kalenderår, der begynder den **1. januar 2008**.

Begrundelse

Tilpasning til ændringen i artikel 3, litra b), litra r), og artikel 3b.

Ændringsforslag 22
ARTIKEL 1, NR. 16
Artikel 25 a, stk. 1 (direktiv 2003/87/EF)

Hvis et tredjeland træffer foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningen fra flyvninger, **der afgår fra det pågældende tredjeland og lander i Fællesskabet**, og disse foranstaltninger mindst svarer til kravene i dette direktiv, ændrer Kommissionen dette direktiv, **med henblik på at flyvninger fra det pågældende land udelukkes fra luftfartsaktiviteterne i bilag I med virkning fra den efterfølgende periode som nævnt i artikel 3b.**

Hvis et tredjeland træffer foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningen fra flyvninger, og disse foranstaltninger mindst svarer til kravene i dette direktiv, ændrer Kommissionen dette direktiv **for at undgå dobbeltberegning og sikre lige behandling.**

Begrundelse

Hvis et tredjeland indfører tilsvarende foranstaltninger, bør det geografiske omfang af Fællesskabets emissionshandelsordning tage højde for det omfang, der dækkes af den ordning, der er indført i det pågældende tredjeland. Dobbeltberegning vil kunne ske, hvis både Kommissionens emissionshandelsordning og tredjelandets ditto har et omfang, der dækker til- og fraflyvninger.

Ændringsforslag 23
BILAG, NR. 1, LITRA B
Bilag I, punkt 2 a (direktiv 2003/87/EF)

For året 2011 medtages i luftfartsaktiviteten kun flyvninger, der både afgår fra og ankommer til en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse. Fra den 1. januar 2012 medtages alle flyvninger, der ankommer til eller afgår fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse.

Fra den 1. januar 2012 medtages alle flyvninger, der ankommer til eller afgår fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, **i luftfartsaktiviteten.**

Begrundelse

For at sikre lige vilkår bør internationale flyvninger omfattes fra ordningens begyndelse.

Ændringsforslag 24
BILAG, NR. 1, LITRA C
Bilag I, punkt 2, tabel, litra a (direktiv 2003/87/EF)

a) flyvninger, der udføres udelukkende med udgør det formål at transportere en regerende

**monark og dennes nærmeste familie,
statsoverhoveder, regeringsledere eller
ministre på officiel tjenesterejse, idet dette
formål fremgår af en relevant
statusindikator i flyveplanen**

Begrundelse

Den offentlige sektor bør være et positivt eksempel og ikke i modstrid med offentlighedens forventninger. Nogle regeringer har allerede indført et frivilligt bidrag som kompensation for drivhusgasemissioner, der forårsages af regeringsmedlemmers flyvninger.

Ændringsforslag 25 BILAG, NR. 2, LITRA B

Bilag IV, del B, overskrift "Overvågning af tonkilometer-data ved anvendelse af artikel 3d", afsnit 1 (direktiv 2003/87/EF)

Ved ansøgning om en tildeling af kvoter i overensstemmelse med artikel 3d, stk. 1, beregnes omfanget af luftfartsaktiviteter i tonkilometer ved hjælp af følgende formel:

$\text{tonkilometer} = \text{flyvestrækning} \times \text{nyttelast}$,

hvor:

"flyvestrækning" er **storcirkelafstanden** mellem afgangslufthavnen og ankomstlufthavnen, og

"nyttelast" er den samlede masse af transporteret fragt, post og passagerer.

Ved ansøgning om en tildeling af kvoter i overensstemmelse med artikel 3d, stk. 1, beregnes omfanget af luftfartsaktiviteter i tonkilometer ved hjælp af følgende formel:

$\text{tonkilometer} = \text{flyvestrækning} \times \text{nyttelast}$,

hvor:

"flyvestrækning" er **afstanden på den normale flyvevej** mellem afgangslufthavnen og ankomstlufthavnen, og

"nyttelast" er den samlede masse af transporteret fragt, post og passagerer.

Begrundelse

Benchmarket refererer til storcirkelafstanden, der er den korteste afstand mellem to punkter på jordens overflade. Den reelle flyvevej adskiller sig dog ofte fra storcirkelafstanden på grund af overbelastning inden for lufttrafikken og begrænsninger i adgangen til luftrummet. Disse faktorer er luftfartsoperatørerne ikke herre over. Luftfartsoperatørerne bør ikke straffes for yderligere emissioner, der skyldes årsager, de ikke er herre over.

Ændringsforslag 26 BILAG, NR. 2, LITRA B

Bilag IV, del B, overskrift "Overvågning af tonkilometer-data ved anvendelse af artikel 3d", afsnit 3 og 4 (nye) (direktiv 2003/87/EF)

***Aktiviteten i tonkilometer tilpasses
forholdsmæssigt, hvis en tjeneste mellem et
lufthavnspar begynder i løbet af det år, for***

hvilket beregningen foretages.

Der leveres ingen aktivitetsdata, hvis en tjeneste mellem et lufthavnspar ophører i løbet af det år, for hvilket beregningen foretages.

Begrundelse

Eftersom disse data skal foreligge to år før den reelle tildeling for en given periode, er det nødvendigt at gøre behørigt rede for tjenester, der er etableret eller ophørt i løbet af det år, hvor der ansøges om tildeling af kvoter.

Ændringsforslag 27

BILAG, NR. 3, LITRA B

Bilag V, del B, punkt 14, afsnit 1 a (nyt) (direktiv 2003/87/EF)

De europæiske institutioner og medlemsstaterne sikrer, at de metoder, der skal anvendes af verifikatorer, harmoniseres, før direktivet træder i kraft, og at de anvendes på en ensartet måde i praksis.

Begrundelse

De nationale verifikatorers arbejde skal udføres på en ensartet måde, således at der undgås konkurrencefordrejninger mellem luftfartsselskaberne.

Ændringsforslag 28

BILAG, NR. 3, LITRA B

Bilag V, del B, punkt 16 a (nyt) (direktiv 2003/87/EF)

16 a) De europæiske institutioner og medlemsstaterne sikrer, at de metoder, der skal anvendes af verifikatorer, harmoniseres, før direktivet træder i kraft, og at de anvendes på en ensartet måde i praksis.

Begrundelse

De nationale verifikatorers arbejde skal udføres på en ensartet måde, således at der undgås konkurrencefordrejninger mellem luftfartsselskaberne.

PROCEDURE

Titel	Ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på at inddrage luftfarten i ordningen for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet
Referencer	KOM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD)
Korresponderende udvalg	ENVI
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 1.2.2007
Rådgivende ordfører Dato for valg	Silvia Ciornei 12.4.2007
Behandling i udvalg	25.6.2007
Dato for vedtagelse	13.9.2007
Resultat af den endelige afstemning	+: 26 -: 16 0: 2
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Šarūnas Birutis, Jan Březina, Philippe Busquin, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Silvia Ciornei, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Romano Maria La Russa, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Paparizov, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras, Dominique Vlasto
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Alexander Alvaro, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Joan Calabuig Rull, Manuel António dos Santos, Neena Gill, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Vittorio Prodi, Bernhard Rapkay, Esko Seppänen, Peter Skinner, Silvia-Adriana Țicău
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 178, stk. 2	Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Hans-Peter Mayer, Sepp Kusstatscher, Thomas Mann