



---

ANTAGNA TEXTER

---

**P8\_TA(2017)0338**

**EU:s utsläppshandelssystem: förlängning av nuvarande begränsade räckvidd för luftfartsverksamhet och förberedelse för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021 \*\*\*I**

Europaparlamentets ändringar antagna den 13 september 2017 om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsade räckvidd för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021 (COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))<sup>1</sup>

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

**Ändring 1**

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

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

*(2a) Miljöskydd är en av de viktigaste utmaningarna för unionen.*

**Ändring 38**

**Förslag till förordning**  
**Skäl 3**

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

(3) Ett bindande mål om att senast 2030 minska växthusgasutsläppen från hela ekonomin med minst 40 % jämfört med 1990 fastställdes av Europeiska rådet den 23–24 oktober 2014. Vid rådets möte den 6 mars 2015 godkändes formellt detta bidrag från unionen och medlemsstaterna som deras planerade

(3) Ett bindande mål om att senast 2030 minska växthusgasutsläppen från hela ekonomin med minst 40 % jämfört med 1990 fastställdes av Europeiska rådet den 23–24 oktober 2014. Vid rådets möte den 6 mars 2015 godkändes formellt detta bidrag från unionen och medlemsstaterna som deras planerade

---

<sup>1</sup> Ärendet återförvisades för interinstitutionella förhandlingar till det ansvariga utskottet, i enlighet med artikel 59.4 fjärde stycket i arbetsordningen (A8-0258/2017).

nationellt fastställda bidrag inom ramen för Parisavtalet. Enligt Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 ska målet uppnås gemensamt av unionen på det mest kostnadseffektiva sättet, med minskningar på 43 % i sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem och minskningar på 30 % i sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln, fram till 2030 jämfört med 2005. Alla sektorer inom ekonomin bör bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar.

nationellt fastställda bidrag inom ramen för Parisavtalet. Enligt Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 ska målet uppnås gemensamt av unionen på det mest kostnadseffektiva sättet, med minskningar på 43 % i sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem och minskningar på 30 % i sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln, fram till 2030 jämfört med 2005. Alla sektorer inom ekonomin bör bidra till att uppnå dessa utsläppsminskningar, **och därför bör kommissionen bland annat tillhandahålla en plattform för utbyte av bästa praxis och lärdomar bland medlemsstaterna inom sektorn för utsläppssnål rörlighet.**

## Ändring 2

### Förslag till förordning Skäl 3a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

***(3a) Ett välfungerande reformerat utsläppshandelssystem i EU kommer tillsammans med ett förstärkt instrument för att stabilisera marknaden att bli de viktigaste europeiska instrumenten för att uppnå målet om en minskning med 40 %, med en linjär faktor och gratis utsläppsrätter efter 2020. Den auktionerade andelen bör uttryckas som ett procenttal i rättsakten för att öka planeringssäkerheten när det gäller investeringsbeslut, öka insynen, minska koldioxidläckaget och göra det övergripande systemet enklare och mer lättförståeligt. Dessa bestämmelser bör vara förenliga med unionens klimatmål och dess åtaganden enligt Parisavtalet och anpassade till den positiva dialogen 2018, till den första globala inventeringen 2023 och till de globala inventeringar som sker vart femte år därefter, i syfte att meddela på varandra följande nationellt fastställda bidrag.***

**Ändringsförslag 39**  
**Förslag till förordning**  
**Skäl 4**

*Kommissionens förslag*

(4) Unionen och dess medlemsstater har sedan 1997 arbetat för att nå en internationell överenskommelse för att begränsa klimatpåverkan på grund av växthusgasutsläpp från luftfarten och sedan 2008 har de lagstiftning i kraft för att begränsa sådan klimatpåverkan genom EU:s utsläppshandelssystem som har varit i drift sedan 2005. I syfte att påskynda arbetet inom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) har EU vid två tillfällen antagit tidsbegränsade undantag från utsläppshandelssystemet så att skyldigheterna bara omfattar utsläpp från flygningar mellan flygplatser belägna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), med lika behandling för luftfartygsoperatörer på samma linjer oavsett var de är baserade. Det senaste undantaget från utsläppshandelssystemet, vilket fastställdes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 421/2014, begränsade skyldigheterna till flygningar inom EES mellan 2013 och 2016, och det angavs också att ändringar av systemets räckvidd när det gäller flygningar till och från flygplatser belägna utanför EES eventuellt kunde bli aktuella från och med den 1 januari 2017 efter den översyn som anges i förordningen.

*Ändringsförslag*

(4) Unionen och dess medlemsstater har sedan 1997 arbetat för att nå en internationell överenskommelse för att begränsa klimatpåverkan på grund av växthusgasutsläpp från luftfarten och sedan 2008 har de lagstiftning i kraft för att begränsa sådan klimatpåverkan genom EU:s utsläppshandelssystem som har varit i drift sedan 2005. ***Domstolen slog i sin dom av den 21 december 2011<sup>1a</sup> fast att ett införande av externa EES-flygningar i EU:s utsläppshandelssystem inte strider mot internationell rätt. Till detta kommer att medlemsstaterna sedan 2004 och 2008 återigen åtagit sig att genomföra det gemensamma europeiska luftrummet, med hänsyn till att volymen i flygtrafiken under de kommande åren tilltar. För att flygledningstjänsten ska bli framgångsrik måste Sesar genomföras snabbare och innovativ teknik måste främjas inom ramen för Clean Sky-projektet. Införandet av Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) globala marknadsbaserade åtgärd bör bidra till ytterligare framsteg i arbetet med att minska luftfartens utsläpp.*** I syfte att påskynda arbetet inom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) har EU vid två tillfällen antagit tidsbegränsade undantag från utsläppshandelssystemet så att skyldigheterna bara omfattar utsläpp från flygningar mellan flygplatser belägna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), med lika behandling för luftfartygsoperatörer på samma linjer oavsett var de är baserade. Det senaste undantaget från

utsläppshandelssystemet, vilket fastställdes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 421/2014, begränsade skyldigheterna till flygningar inom EES mellan 2013 och 2016, och det angavs också att ändringar av systemets räckvidd när det gäller flygningar till och från flygplatser belägna utanför EES eventuellt kunde bli aktuella från och med den 1 januari 2017 efter den översyn som anges i förordningen.

---

*1<sup>a</sup> Domstolens dom av den 21 december 2011, Air Transport Association of America m.fl. mot Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.*

## Ändring 4

### Förslag till förordning Skäl 5

#### *Kommissionens förslag*

(5) Med beaktande av den resolution som antogs vid det 39:e mötet i Icaos generalförsamling i oktober 2016 om genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021 för att kompensera för utsläpp från internationell luftfart över 2020 års nivåer, **är det lämpligt att fortsätta det befintliga undantaget i väntan på ytterligare framsteg i fråga om utformningen och genomförandet av den globala marknadsbaserade åtgärden.** Icao **planerar** att under 2018 anta standardbestämmelser och rekommendationer för att komplettera resolutionen och genomföra det globala systemet. Men för att systemet ska kunna bli operationellt måste Icaos parter vidta åtgärder på nationell nivå. Icao måste också komma överens om styrformer, inklusive ett registreringssystem. Det

#### *Ändring*

(5) Med beaktande av den resolution som antogs vid det 39:e mötet i Icaos generalförsamling i oktober 2016 om genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021 för att kompensera för utsläpp från internationell luftfart över 2020 års nivåer **planerar** Icao att under 2018 anta standardbestämmelser och rekommendationer för att komplettera resolutionen och genomföra det globala systemet. Men för att systemet ska kunna bli operationellt måste Icaos parter vidta åtgärder på nationell nivå. Icao måste också komma överens om styrformer, inklusive ett registreringssystem. Det nuvarande undantaget från skyldigheterna i EU:s utsläppshandelssystem för flygningar till och från tredje land bör därför förlängas, så att arbetet inom Icao uppmuntras och verkställandet av systemet

nuvarande undantaget från skyldigheterna i EU:s utsläppshandelssystem för flygningar till och från tredje land bör därför förlängas, ***till dess att en översyn av genomförandet av Icaos system görs***, så att arbetet inom Icao uppmuntras och verkställandet av systemet underlättas. Som ett resultat av förlängningen av undantaget bör antalet utsläppsrätter som auktioneras ut och tilldelas kostnadsfritt, inklusive från den särskilda reserven, vara detsamma som skulle ha varit fallet för 2016, och i proportion till den minskade skyldigheten att lämna in utsläppsrätter.

underlättas. Som ett resultat av förlängningen av undantaget bör antalet utsläppsrätter som auktioneras ut och tilldelas kostnadsfritt, inklusive från den särskilda reserven, vara detsamma som skulle ha varit fallet för 2016, och i proportion till den minskade skyldigheten att lämna in utsläppsrätter.

## Ändring 5

### Förslag till förordning Skäl 5a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

***(5a) 50 % av utsläppsrätterna bör auktioneras ut från och med den 1 januari 2021, samtidigt som det totala antalet tilldelade utsläppsrätter ska omfattas av tillämpningen av den linjära minskningsfaktorn i artikel 9 i direktiv 2003/87/EG.***

## Ändring 6

### Förslag till förordning Skäl 5b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

***(5b) Intäkter från auktioneringen av utsläppsrätter, eller ett motsvarande ekonomiskt värde, bör användas för att hantera klimatförändringar i unionen och tredjeländer, bland annat för att minska utsläppen av växthusgaser, göra anpassningar till klimatförändringens följder i unionen och tredjeländer, särskilt utvecklingsländer, finansiera forskning om och utveckling av mildrande åtgärder***

*och anpassningsåtgärder, även inom flygteknik, luftfart och hållbara alternativa flygbränslen, för att minska utsläppen med hjälp av transporter med låga utsläppsnivåer och för att täcka den administrativa kostnaden för EU:s utsläppshandelssystem. Särskild hänsyn bör visas medlemsstater som använder dessa intäkter för att medfinansiera initiativ till eller program för forskning och innovation enligt det nionde ramprogrammet för forskning. Transparensen i användningen av intäkter från auktionering av utsläppsrätter enligt direktiv 2003/87/EG är av avgörande vikt när det gäller att underbygga unionens åtaganden.*

## **Ändring 7**

### **Förslag till förordning Skäl 5c (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

*(5c) Kompenseringar för utsläpp inom ramen för den globala marknadsbaserade åtgärden utgör en del av Icaos ”korg med åtgärder” för att uppnå det eftersträvade målet om koldioxidneutral tillväxt från 2020 (CNG2020) och bör kompletteras med framsteg inom teknik för flygplansskrov och framdrivning. Fortsatt finansiering av forskningsstrategier och forskningsprogram såsom de gemensamma teknikinitiativen Clean Sky, Galileo, Sesar och Horisont 2020 kommer att vara avgörande för teknisk innovation och operativa förbättringar för att gå längre än CNG2020 och uppnå utsläppsminskningar i absoluta tal över hela sektorn. Det är dessutom viktigt att medlemsstaterna snabbt och fullständigt genomför unionslagstiftning, exempelvis lagstiftning om ett gemensamt europeiskt luftrum, för att förhindra en fragmentering av det europeiska luftrummet och därmed en ökning av luftfartens koldioxidutsläpp.*

## Ändring 8

### Förslag till förordning

#### Skäl 6

##### *Kommissionens förslag*

(6) Eftersom viktiga delar av Icaos globala marknadsbaserade åtgärd ännu inte har utarbetats och eftersom genomförandet är beroende av medlemsstaters och regioners egen lagstiftning, bör ***en översyn äga rum innan åtgärden träder ikraft, så snart det finns klarhet i fråga om typen av rättsliga instrument och dess innehåll, och en rapport bör överlämnas till Europaparlamentet och rådet. Rapporten bör omfatta alla standardbestämmelser och andra instrument*** som har antagits av Icao, åtgärder som vidtagits av tredjeländer för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärden för tillämpning på utsläpp ***från 2021***, och annan relevant internationell utveckling (till exempel regler inom ramen för klimatkonventionen och Parisavtalet om koldioxidmarknader och koldioxidredovisning). ***Rapporten*** bör ***också*** redogöra för hur dessa instrument kan genomföras i unionens lagstiftning genom en översyn av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Bestämmelserna för interna EES-flygningar bör ***också*** beaktas i rapporten, om så är lämpligt. Rapporten bör om lämpligt åtföljas av ett förslag till Europaparlamentet och rådet som säkerställer luftfartens bidrag till unionens åtagande om minskade växthusgasutsläpp från hela ekonomin till 2030.

##### *Ändring*

(6) Eftersom viktiga delar av Icaos globala marknadsbaserade åtgärd ännu inte har utarbetats och eftersom genomförandet är beroende av ***deltagande*** medlemsstaters och regioners egen lagstiftning, bör ***kommissionen regelbundet rapportera till Europaparlamentet och rådet om framsteg inom Icao-förhandlingarna, i synnerhet om relevanta instrument*** som har antagits av Icao, åtgärder som vidtagits av tredjeländer för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärden för tillämpning på utsläpp ***för perioden 2021–2035, insatser för att fastställa ambitiösa och bindande åtgärder för att uppnå luftfartssektorns långsiktiga mål med att fram till 2050 halvera koldioxidutsläppen i förhållande till 2005 års nivåer***, och annan relevant internationell utveckling ***och tillämpliga instrument*** (till exempel regler inom ramen för klimatkonventionen och Parisavtalet om koldioxidmarknader och koldioxidredovisning). ***Så snart det finns klarhet i fråga om typen av Icao-instrument och deras innehåll och innan Icaos globala marknadsbaserade åtgärd träder ikraft bör kommissionen lägga fram en rapport i vilken den bör*** redogöra för hur dessa instrument kan genomföras ***och bli förenliga med*** unionens lagstiftning genom en översyn av EU:s system för handel med utsläppsrätter. Bestämmelserna för interna EES-flygningar bör ***dessutom*** beaktas i ***den*** rapporten, om så är lämpligt. Rapporten bör om lämpligt åtföljas av ett förslag till Europaparlamentet och rådet som säkerställer luftfartens bidrag till unionens åtagande om minskade växthusgasutsläpp från hela ekonomin till 2030.

## Ändring 9

### Förslag till förordning Skäl 6a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

***(6a) I syfte att säkerställa att befintliga och framtida klimatstandarder inom unionen respekteras, och utan att det påverkar den översyn som avses i artikel 28b i direktiv 2003/87/EG, bör Corsia genomföras i, och göras förenligt med, unionens lagstiftning genom EU:s utsläppshandelssystem.***

## Ändring 41

### Förslag till förordning Skäl 6b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

***(6b) Flera lagstiftningsakter har antagits på unionsnivå i syfte att förebygga fragmenteringen av det europeiska luftrummet för att främja flygtrafikflödet och kontrollera användningen av luftrummet, och därmed minska utsläppen. Inom unionen bör systemet Corsia ses som en del av Icaos så kallade ”korg med åtgärder”, tillsammans med medlemsstaternas fullständiga genomförande av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet, Sesar, användningen av GNSS för satellitbaserad navigation och gemensamma teknikutskiftsinitiativ såsom Clean Sky I och Clean Sky II. Kommissionen bör rapportera till Europaparlamentet och rådet om vilka åtgärder som medlemsstaterna vidtagit för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärden i syfte att minska luftfartens växthusgasutsläpp, inklusive den***



*information om hur intäkterna används som lämnats av medlemsstaterna i enlighet med artikel 17 i förordning (EU) nr 525/2013.*

## **Ändring 10**

**Förslag till förordning  
Skäl 6c (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

*(6c) Även om de tekniska reglerna för Icaos globala marknadsbaserade åtgärd ännu inte har antagits av Icao-rådet är det viktigt att reglerande myndigheter och luftfartygsoperatörer så tidigt som möjligt informeras om kraven för övervakning, rapportering och verifiering och de utsläppsenheter som kan komma i fråga för Icaos system, för att underlätta förberedelserna av genomförandet av Icaos system och övervakningen av koldioxidutsläppen från och med den 1 januari 2019. Kravnivån för övervakning, rapportering och verifiering bör överensstämma med kraven för övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp enligt kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 och bör säkerställa att de utsläppsrapporter som lämnas in verifieras i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 600/2012.*

## **Ändring 11**

**Förslag till förordning  
Skäl 6d (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

*(6d) Samtidigt som Icaos tekniska arbete bör omfattas av sekretess är det viktigt att Icaos medlemsstater, luftfartygsoperatörer och civilsamhället fortsätter att vara involverade i Icaos arbete med att genomföra den globala*

*marknadsbaserade åtgärden, och att Icao vänder sig till alla berörda parter i tid för att informera om framsteg och beslut. För att uppnå detta kan det bli nödvändigt att se över sekretessprotokollen för medlemmar och observatörer i Icaos kommitté för luftfart och miljöskydd (CAEP).*

## Ändring 12

### Förslag till förordning Skäl 7

#### *Kommissionens förslag*

(7) I syfte att anta icke-lagstiftningsakter med allmän räckvidd för att komplettera eller ändra vissa icke väsentliga delar av en lagstiftningsakt, bör befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget ges till kommissionen för att anta åtgärder för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp som gäller för luftfartygsoperatörer, med tanke på den globala marknadsbaserade åtgärd som håller på att utarbetas inom Icao. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, **inklusive** på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

#### *Ändring*

(7) I syfte att anta icke-lagstiftningsakter med allmän räckvidd för att komplettera eller ändra vissa icke väsentliga delar av en lagstiftningsakt, bör befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget ges till kommissionen för att anta åtgärder för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp som gäller för luftfartygsoperatörer, med tanke på den globala marknadsbaserade åtgärd som håller på att utarbetas inom Icao. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, **särskilt** på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter, **i syfte att därigenom öka transparensen och effektiviteten i beslutsprocessen.**

## Ändring 13

### Förslag till förordning Skäl 7a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

*(7a) Även om det långsiktiga målet bör vara ett enhetligt globalt minskningssystem för att komma till rätta med koldioxidutsläpp från luftfarten genom andra fasen av Icaos system 2024, bör även andra alternativ för minskade koldioxidutsläpp undersökas, utifall Icaos globala marknadsbaserade åtgärd inte räcker för att uppnå unionens klimatmål och åtaganden enligt Parisavtalet.*

## Ändring 14

### Förslag till förordning Skäl 7b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

*(7b) Luftfarten påverkar även klimatet genom utsläpp av kväveoxider, vattenånga samt sulfat- och sotpartiklar på höga höjder. FN:s forskningspanel i klimatfrågor (IPCC) uppskattar att luftfartens sammanlagda klimatpåverkan i dag är två till fyra gånger större än enbart inverkan från dess tidigare koldioxidutsläpp. I avvaktan på vetenskapliga framsteg bör så mycket som möjligt göras för att motverka all inverkan på grund av luftfart. Forskning bör också främjas om kondensationsstrimmor, även kallade k-strimmor, om deras omvandling till cirrusmoln, om de mindre, direkta effekterna av sulfataerosoler, sot, kondensationsstrimmor med vattenånga samt cirrusmoln, och om effektiva minskningsåtgärder, bland annat driftsrelaterade och tekniska åtgärder.*

## Ändring 15

### Förslag till förordning Skäl 9a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

*(9a) Det är allmänt accepterat att luftfartens miljöfarliga utsläpp inte bara handlar om koldioxideffekter. Redan i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG<sup>1a</sup> förpliktigade sig kommissionen att 2008 lägga fram ett lämpligt förslag om kväveoxider. Trots de tekniska och politiska svårigheterna på detta område bör kommissionen påskynda sitt arbete i detta avseende.*

---

*<sup>1a</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (Text av betydelse för EES) (EUT L 8, 13.1.2009, s. 3).*

## Ändring 16

### Förslag till förordning Artikel 1 – led -1 (nytt) Direktiv 2003/87/EG Artikel 3c – punkt 3a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

*(-1) I artikel 3c ska följande punkt läggas till:*

*”3a. Det sammanlagda antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer under 2021 ska vara 10 % lägre än den genomsnittliga tilldelningen för perioden 1 januari 2014 – 31 december 2016, och därefter årligen minska i samma takt som det totala taket för EU:s utsläppshandelssystem som avses i artikel 9 andra stycket, för att taket för luftfartssektorn senast 2030 bättre ska*

*överensstämma med övriga sektorer inom utsläppshandelssystemet.*

*För luftfartsverksamhet till eller från flygplatser i länder utanför EES får antalet utsläppsrätter som ska tilldelas från och med 2021 och därefter anpassas med beaktande av Icaos globala marknadsanpassade åtgärd som ska genomföras från och med 2021 för att kompensera för utsläpp från internationell luftfart över 2020 års nivåer.*

## Ändring 36

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – led -1a (nytt)**  
Direktiv 2003/87/EG  
Artikel 3d – punkt 2

*Nuvarande lydelse*

2. Från den 1 januari **2013** ska **15** % av utsläppsrätterna fördelas genom auktion. Denna andel får höjas som ett led i den allmänna översynen av detta direktiv.

*Ändring*

***(-1a) Artikel 3d punkt 2 ska ersättas med följande:***

2. Från den 1 januari **2021** ska **50** % av utsläppsrätterna fördelas genom auktion. Denna andel får höjas som ett led i den allmänna översynen av detta direktiv.

## Ändring 18

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – led -1b (nytt)**  
Direktiv 2003/87/EG  
Artikel 3d – punkt 3 – stycke 1

*Kommissionens förslag*

*”En förordning ska antas med närmare bestämmelser om medlemsstaternas fördelning genom auktionering av de utsläppsrätter som inte ska fördelas gratis enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel eller artikel 3f.8 Det antal utsläppsrätter som varje medlemsstat ska fördela genom auktionering under varje period ska vara*

*Ändring*

***(-1b) I artikel 3d.3 ska första stycket ersättas med följande:***

*”Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel [23] för att komplettera detta direktiv genom att fastställa närmare bestämmelser om medlemsstaternas fördelning genom auktionering av de utsläppsrätter som inte ska fördelas gratis enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel eller artikel 3f.8. Det antal*

proportionellt mot medlemsstatens andel av de totala tillskrivna luftfartsutsläppen för alla medlemsstater under det referensår vars uppgifter rapporterats enligt artikel 14.3 och kontrollerats enligt artikel 15. För den period som avses i artikel 3c.1 ska referensåret vara 2010, och för de efterföljande perioderna som avses i artikel 3c ska referensåret vara det kalenderår som löper ut 24 månader före starten av den period som auktionen avser.”

utsläppsrätter som varje medlemsstat ska fördela genom auktionering under varje period ska vara proportionellt mot medlemsstatens andel av de totala tillskrivna luftfartsutsläppen för alla medlemsstater under det referensår vars uppgifter rapporterats enligt artikel 14.3 och kontrollerats enligt artikel 15. För den period som avses i artikel 3c.1 ska referensåret vara 2010, och för de efterföljande perioderna som avses i artikel 3c ska referensåret vara det kalenderår som löper ut 24 månader före starten av den period som auktionen avser.”

## Ändring 19

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led -1c (nytt)

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3d – punkt 3 – stycke 2

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

**(-1c) I artikel 3d.3 ska andra stycket utgå.**

## Ändring 42

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led -1d (nytt)

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3d – punkt 4 – stycke 1

*Nuvarande lydelse*

*Ändring*

**”Medlemsstaterna ska besluta om hur intäkterna från auktionering av utsläppsrätter ska användas. Dessa intäkter bör användas för att komma till rätta med klimatförändringar i unionen och tredjeländer, bland annat för att minska utsläppen av växthusgaser, göra anpassningar till klimatförändringens följder i unionen och tredjeländer, särskilt utvecklingsländer, finansiera forskning om**

**(-1d) I artikel 3d.4 ska första stycket ersättas med följande:**

**”Alla intäkter från auktionering av utsläppsrätter bör användas för att komma till rätta med klimatförändringar i unionen och tredjeländer, bland annat för att minska utsläppen av växthusgaser, göra anpassningar till klimatförändringens följder i unionen och tredjeländer, särskilt utvecklingsländer, finansiera forskning om och utveckling av mildrande åtgärder och anpassningsåtgärder, inte minst inom**

och utveckling av mildrande åtgärder och anpassningsåtgärder, inte minst inom flygteknik och luftfart, minska utsläppen med hjälp av transporter med låga utsläppsnivåer, samt för att täcka kostnaderna för att administrera **gemenskapssystemet**. Auktionsintäkter **bör** också användas för finansiering av bidrag till den globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi och för åtgärder mot avskogning. ”

flygteknik och luftfart, minska utsläppen med hjälp av transporter med låga utsläppsnivåer, samt för att täcka kostnaderna för att administrera **unionssystemet och att finansiera gemensamma företaget Sesar och de gemensamma teknikiniciativen Clean Sky, och alla initiativ som möjliggör en allmän användning av GNSS för satellitbaserad navigering och driftskompatibel kapacitet i alla medlemsstater, framför allt kapacitet som förbättrar infrastrukturen för flygtrafiktjänster, tillhandahållandet av flygtrafiktjänster och användningen av luftrummet**. Auktionsintäkter **får** också användas för finansiering av bidrag till den globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi och för åtgärder mot avskogning. **Särskild hänsyn bör tas till medlemsstater som använder dessa intäkter för att medfinansiera initiativ till eller program för forskning och innovation enligt det nionde ramprogrammet för forskning. Transparensen i användningen av intäkter från auktionering av utsläppsrätter enligt detta direktiv är av avgörande vikt när det gäller att underbygga unionens åtaganden.**

## Ändring 21

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – led -1e (nytt)**  
Direktiv 2003/87/EG  
Artikel 12 – punkt 3

*Nuvarande lydelse*

”3. Medlemsstaterna ska se till att verksamhetsutövaren för varje anläggning senast den 30 april varje år överlämnar det antal utsläppsrätter, **med undantag för utsläppsrätter som utfärdas enligt kapitel II**, som motsvarar de sammanlagda utsläppen från anläggningen under det föregående kalenderåret, i

*Ändring*

**(-1e) I artikel 12 ska punkt 3 ersättas med följande:**

”3. Medlemsstaterna ska se till att verksamhetsutövaren för varje anläggning senast den 30 april varje år överlämnar det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från anläggningen under det föregående kalenderåret, i överensstämmelse med den kontroll som utförts i enlighet med artikel 15, och att

överensstämmelse med den kontroll som utförts i enlighet med artikel 15, och att dessa utsläppsrätter därefter annulleras.”

dessa utsläppsrätter därefter annulleras.”

#### **Ändring 47**

##### **Förslag till förordning**

##### **Artikel 1 – led -1f (nytt)**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 12 – punkt -3a (ny)

*Nuvarande lydelse*

*Ändring*

**(-1f) I artikel 12 ska följande punkt införas före punkt 3a:**

**”-3a. För att skydda miljöintegriteten i EU:s utsläppshandelssystem, får luftfartsoperatörer och andra operatörer i EU:s utsläppshandelssystem inte använda utsläppsrätter som utfärdas från och med den 1 januari 2018 och framåt av en medlemsstat i vilken det finns skyldigheter som förfallit för flygoperatörer och andra aktörer. Den rättsakt som avses i artikel 19 ska tillämpa denna punkt.”**

#### **Ändring 22**

##### **Förslag till förordning**

##### **Artikel 1 – led -1g (nytt)**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 21 – punkt 2a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

**(-1g) I artikel 21 ska följande punkt läggas till:**

**”2a. Den rapport som avses i punkt 2 ska, med hjälp av data som tillhandahålls av det samarbete som avses i artikel 18b, innehålla en förteckning över de luftfartygsoperatörer som omfattas av kraven i detta direktiv men som inte har öppnat ett konto i registret.”**



## Ändring 23

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led a – led i

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led a

#### *Kommissionens förslag*

(a) ”alla utsläpp från flygningar till och från flygplatser belägna i länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) under varje kalenderår **från och med** den 1 januari 2013, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b,

#### *Ändring*

(a) ”alla utsläpp från flygningar till och från flygplatser belägna i länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) under varje kalenderår **för perioden** den 1 januari 2013 – **31 december 2020**, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b,

## Ändring 24

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led a – led i

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led b

#### *Kommissionens förslag*

(b) alla utsläpp från flygningar mellan en flygplats i ett av de yttersta randområdena i den mening som avses i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) och en flygplats i en annan region av EES under varje kalenderår **från och med** den 1 januari 2013, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b.”

#### *Ändring*

(b) alla utsläpp från flygningar mellan en flygplats i ett av de yttersta randområdena i den mening som avses i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) och en flygplats i en annan region av EES under varje kalenderår **för perioden** den 1 januari 2013 – **31 december 2020**, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b.”

## Ändring 25

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led a – led ia (nytt)

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led ba (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändring*

*ia. Följande punkt ska införas:*

*”(ba) alla utsläpp från flygningar*

*mellan flygplatser belägna inom EES som utförs som en följd av en sådan flygning som avses i led a) eller b) i denna punkt som omdirigeras till en flygplats belägen i EES under varje kalenderår från den 1 januari 2017, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b.”*

## Ändring 26

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led b – led i

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 2 – stycke 1

#### *Kommissionens förslag*

*”Från och med den 1 januari 2017, genom undantag från artiklarna 3d–3f och fram till dess att ändringar till följd av den översyn som avses i artikel 28b har trätt i kraft, ska det för luftfartygsoperatörer varje år utfärdas det antal utsläppsrätter som motsvarar år 2016.”* Från och med år 2021 ska antalet utsläppsrätter omfattas av tillämpningen av den linjära faktorn i artikel 9.”

## Ändring 27

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led b – led ii

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 2 – stycke 3

#### *Kommissionens förslag*

ii. Tredje stycket ska **utgå**.

#### *Ändring*

*”För perioden den 1 januari 2017–31 december 2020, genom undantag från artiklarna 3d–3f och fram till dess att ändringar till följd av den översyn som avses i artikel 28b har trätt i kraft, ska det för luftfartygsoperatörer varje år utfärdas det antal utsläppsrätter som motsvarar år 2016. Från och med år 2021 ska antalet utsläppsrätter omfattas av tillämpningen av den linjära faktorn i artikel 9.”*

#### *Ändring*

ii. Tredje stycket ska **ersättas med följande**:

*”Vad gäller verksamhet under perioden 1 januari 2017 – 31 december 2020 ska medlemsstaterna offentliggöra det antal utsläppsrätter för luftfart som tilldelas varje luftfartygsoperatör senast den 1 september 2018.”*

## Ändring 28

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led c

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 4

#### *Kommissionens förslag*

”4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som auktioneras ut av varje medlemsstat *från och med* den 1 januari 2013 minskas för att överensstämja med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp från flygningar som inte omfattas av undantagen i punkt 1 a och b i denna artikel.”

#### *Ändring*

”4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som *ska* auktioneras ut av varje medlemsstat *för perioden* den 1 januari 2013– *31 december 2020* minskas för att överensstämja med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp från flygningar som inte omfattas av undantagen i punkt 1 a och b i denna artikel.

## Ändring 29

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 1 – led da (nytt)

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 8

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändring*

*(da) Punkt 8 ska utgå.*

## Ändring 30

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 2

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28b – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändring*

1. Kommissionen ska rapportera till Europaparlamentet och rådet om relevanta standardbestämmelser eller andra rättsliga instrument inom Icao, samt nationella åtgärder som vidtagits av tredjeländer för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärden för tillämpning på utsläpp från 2021, och om annan

1. Kommissionen ska *senast den 1 januari 2019, och regelbundet därefter*, rapportera till Europaparlamentet och rådet om *Icaos* relevanta standardbestämmelser *och rekommendationer (SARP), rekommendationer antagna av Icao-rådet och relevanta för den globala marknadsbaserade åtgärden*, eller andra

relevant internationell utveckling.

rättsliga instrument inom Icao, samt nationella åtgärder som vidtagits av tredjeländer för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärden för tillämpning på utsläpp från 2021, *konsekvenserna av tredjeländers reservationer*, och om annan relevant internationell utveckling. *Kommissionen ska också lämna regelbundna uppdateringar till Europaparlamentet och rådet om inrättandet av ett globalt register och utvecklingen av SARP i enlighet med Icaos standardiseringsprocesser. I linje med UNFCCC:s ”övergripande inventering”, ska den även rapportera om insatser för att uppfylla luftfartssektorns eftersträvade långsiktiga utsläppsminskning mål som innebär en halvering av koldioxidutsläpp från luftfarten fram till 2050 jämfört med 2005 års nivåer.*

## Ändring 31

### Förslag till förordning

#### Artikel 1 – led 2

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28b – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. *Rapporten bör omfatta överväganden* om hur dessa Icao-instrument kan genomföras i unionens lagstiftning genom en översyn av detta direktiv. Rapporten ska också behandla bestämmelserna om flygningar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), om så är lämpligt.

#### *Ändring*

2. *Senast den 1 mars 2020 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om dessa Icao-instruments ändamålsenlighet och alternativ för* hur dessa Icao-instrument kan genomföras i unionens lagstiftning genom en översyn av detta direktiv. Rapporten ska också behandla bestämmelserna om flygningar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), om så är lämpligt. *Rapporten ska också undersöka den globala marknadsbaserade åtgärdens mål och sammantagna miljömässiga integritet, inklusive dess generella mål i förhållande till målen enligt Parisavtalet, graden av deltagande, verkställbarhet, öppenhet, påföljder vid bristande efterlevnad,*

*processer för synpunkter från allmänheten, kvaliteten på utsläppskrediter, övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp, register, regler för användning av biobränslen. Rapporten bör dessutom ta ställning till om det krävs en översyn av den delegerade akt som antagits enligt artikel 28c.2.*

### Ändring 33

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 2

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28b – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. **Rapporten får** om så är lämpligt åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet för att ändra, ta bort, förlänga eller ersätta de undantag som anges i artikel 28a, i överensstämmelse med unionens åtagande om minskade växthusgasutsläpp från hela ekonomin till 2030.

#### *Ändring*

3. **Den rapport som avses i punkt 2 i denna artikel ska** om så är lämpligt åtföljas av förslag till Europaparlamentet och rådet för att ändra, ta bort, förlänga eller ersätta de undantag som anges i artikel 28a, i överensstämmelse med unionens åtagande om minskade växthusgasutsläpp från hela ekonomin till 2030, **med målsättningen att säkerställa fullständig miljömässig integritet och effektivitet för unionens klimatåtgärder, och minska eventuella tvetydigheter innan Corsia tas i bruk.**

### Ändring 34

#### Förslag till förordning

##### Artikel 1 – led 2

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28c – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Kommissionen ska anta bestämmelser om lämplig övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärd som håller på att utarbetas inom Icao. Bestämmelserna ska

#### *Ändring*

1. Kommissionen ska anta bestämmelser om lämplig övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärd som håller på att utarbetas inom Icao. Bestämmelserna ska

**grundas på samma principer som** den förordning som avses i artikel 14.1 och säkerställa att de utsläppsrappporter som lämnas in verifieras i enlighet med artikel 15.

**vara helt förenliga med principerna i** den förordning som avses i artikel 14.1 och säkerställa att de utsläppsrappporter som lämnas in verifieras i enlighet med artikel 15.

## **Ändring 35**

### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 1 – led 2a (nytt)**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 30 – punkt 4a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändring*

**(2a) I artikel 30 ska följande punkt läggas till:**

**”4a. Senast den 1 januari 2020 ska kommissionen lägga fram en uppdaterad analys av de icke koldioxidrelaterade konsekvenserna av luftfarten, om det är lämpligt åtföljd ett lagstiftningsförslag om hur dessa konsekvenser kan hanteras på bästa sätt.”**