



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Bruxelles, den 12. december 2017
(OR. en)**

2017/0017 (COD)

PE-CONS 55/17

**CLIMA 292
ENV 882
AVIATION 146
MI 763
IND 280
ENER 421
CODEC 1713**

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af direktiv 2003/87/EF for at videreføre de nuværende begrænsninger af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter og forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2017/...

af ...

om ændring af direktiv 2003/87/EF

**for at videreføre de nuværende begrænsninger af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter
og forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure², og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 288 af 31.8.2017, s. 75.

² Europa-Parlamentets holdning af 12.12.2017 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af

- (1) Den 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC) fandt sted fra den 30. november til den 12. december 2015 i Paris. På dén konference blev der vedtaget en international aftale ("Parisaftalen") med henblik på at styrke den globale reaktion på klimaændringer. Parisaftalen fastsætter bl.a. et langsigtet mål i overensstemmelse med målsætningen om at holde den globale temperaturstigning et godt stykke under 2 °C over det førindustrielle niveau og om at fortsætte bestræbelserne på at holde den på 1,5 °C over det førindustrielle niveau. Aftalen blev godkendt på Unionens vegne ved Rådets afgørelse (EU) 2016/1841¹. Parisaftalen trådte i kraft den 4. november 2016. For at nå Parisaftalens målsætninger vil alle sektorer skulle bidrage, og parterne vil udarbejde, meddele og opretholde successive nationalt bestemte bidrag (NDC'er). Der bør derfor også træffes foranstaltninger gennem Organisationen for International Civil Luftfart ("ICAO") for at reducere emissionerne fra international luftfart.
- (2) Miljøbeskyttelse er en af Unionens vigtigste udfordringer. Unionens miljømål, jf. artikel 191 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, er at bevare, beskytte og forbedre miljøkvaliteten, beskytte menneskers sundhed, en forsigtig og rationel udnyttelse af naturressourcerne og fremme på internationalt plan af foranstaltninger til løsning af de regionale og globale miljøproblemer og navnlig bekæmpe klimaændringer.

¹ Rådets afgørelse (EU) 2016/1841 af 5. oktober 2016 om indgåelse på Den Europæiske Unions vegne af Parisaftalen, der er vedtaget inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (EUT L 282 af 19.10.2016, s. 1).

- (3) Det Europæiske Råd fastsatte på mødet den 23.-24. oktober 2014 et bindende mål for reduktion af Unionens egne drivhusgasemissioner i hele økonomien på mindst 40 % senest i 2030 i forhold til 1990. Rådet godkendte den 6. marts 2015 formelt dette bidrag fra Unionen og dens medlemsstater som deres tilsigtede NDC i henhold til Parisaftalen. Det Europæiske Råds konklusioner fra oktober 2014 fastsatte, at målet skal nås i fællesskab af Unionen på den mest omkostningseffektive måde med en reduktion i sektorerne i og uden for Den Europæiske Unions Emissionshandelssystem ("EU ETS") på henholdsvis 43 og 30 % senest i 2030 i forhold til 2005. Alle økonomiske sektorer bør bidrage til at opnå disse emissionsreduktioner. Kommissionen bør lette medlemsstaternes udveksling af bedste praksis og erfaringer inden for lavemissionsmobilitet.

- (4) Et velfungerende og reformeret EU ETS med et styrket instrument til at stabilisere markedet vil være det vigtigste europæiske instrument til at nå reduktionsmålet på 40 %, som omhandlet i Det Europæiske Råds konklusioner fra oktober 2014, med en lineær faktor og gratis tildeling efter 2020. Disse bestemmelser bør være i overensstemmelse med Unionens klimamål og forpligtelser i henhold til Parisaftalen. Auktionsandelen bør udtrykkes som en procentsats i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF¹ for dermed at styrke sikkerheden i forbindelse med planlægning af investeringsbeslutninger, øge gennemsigtigheden, minimere carbon leakage og gøre systemet i sin helhed enklere og mere letforståelig. Kommissionen bør også som led i sin regelmæssige rapportering i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013² vurdere resultatet af den forberedende dialog i 2018. Bestemmelserne i direktiv 2003/87/EF bør løbende tages op til revision i lyset af den internationale udvikling og bestræbelserne på at nå målsætningerne i Parisaftalen, herunder den første globale statusopgørelse i 2023 og efterfølgende globale statusopgørelser hvert femte år derefter med henblik på at præge successive NDC'er.

¹ 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).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 af 21. maj 2013 om en mekanisme til overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner og rapportering af andre oplysninger vedrørende klimaændringer på nationalt plan og EU-plan og om ophævelse af beslutning nr. 280/2004/EF (EUT L 165 af 18.6.2013, s. 13).

- (5) Unionen og dens medlemsstater har bestræbt sig på at gøre fremskridt mod at nå en international aftale om nedbringelse af virkningerne af drivhusgasemissioner fra luftfarten siden 1997, og de har siden 2008 haft lovgivning til at begrænse klimaændringsvirkningerne af luftfartsaktiviteter gennem EU ETS, som har fungeret siden 2005. Den Europæiske Unions Domstol fastslog i sin dom af 21. december 2011¹, at inddragelse af luftfartsaktiviteter i EU ETS i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF² ikke strider mod folkeretten. Med henblik på at gøre fremskridt i ICAO har Unionen to gange vedtaget tidsbestemte undtagelser fra EU ETS for at begrænse overholdelsesforpligtelserne til emissioner fra flyvninger mellem flyvepladser beliggende i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), således at luftfartøjsoperatører, uanset hvor de har hjemsted, ligebehandles på deres ruter. Den seneste undtagelse fra EU ETS, der blev fastlagt i forordning (EU) nr. 421/2014³, begrænser overholdelsesforpligtelserne til flyvninger inden for EØS mellem 2013 og 2016 og forudser potentielle ændringer af anvendelsesområdet for systemet, hvad angår aktiviteter til eller fra flyvepladser beliggende uden for EØS, fra den 1. januar 2017 efter foretagelsen af den i nævnte forordning anførte revision.

¹ Domstolens dom af 21. december 2011, Air Transport Association of America m.fl. mod Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF af 19. november 2008 om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfartsaktiviteter i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet (EUT L 8 af 13.1.2009, s. 3).

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 421/2014 af 16. april 2014 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 (EUT L 129 af 30.4.2014, s. 1).

- (6) ICAO's arbejde med en markedsbaseret foranstaltning vedrørende emissioner fra international luftfart er et af elementerne i den såkaldte "kurv af foranstaltninger" for at nå det tilstræbte mål om kulstofneutral vækst fra 2020 ("CNG 2020") og bør suppleres af fremskridt inden for lufttrafikstyring og fremdriftsteknologier. Fortsat udvikling af forskningsstrategier og -programmer vil være afgørende for teknologisk innovation og operationelle forbedringer, der er nødvendige med henblik på at gå videre end CNG 2020-målet og med henblik på, at opnå absolutte emissionsreduktioner i hele sektoren.
- (7) Der er vedtaget flere foranstaltninger på EU-plan, der sigter mod at forebygge opsplitning af det europæiske luftrum for at forbedre afviklingen af lufttrafikken og kontrollen med udnyttelse af luftrummet og derved mindske emissionerne. Medlemsstaterne har på ny forpligtet sig til at gennemføre konceptet det fælles europæiske luftrum under hensyntagen til den forventede vækst i lufttrafikken i de kommende år. For at opnå fremskridt med lufttrafikstyringen er det nødvendigt at fremskynde gennemførelsen af fællesforetaget for forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum (SESAR). Andre foranstaltninger, såsom anvendelse af GNSS til satellitbaseret navigation, fælles teknologiinitiativer som Clean Sky I og II samt EU-forskningsprogrammer, bl.a. Horisont 2020 og dets efterfølgere, vil også bidrage til at forbedre effektiviteten og til at mindske emissionerne fra luftfart.

- (8) I lyset af den resolution, der blev vedtaget på den 39. ICAO-forsamling i oktober 2016 om gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021 for at udligne emissionerne fra international luftfart over 2020-niveauet, er det planlagt, at ICAO vedtager standarder og anbefalinger ("SARP") i 2018 for at supplere resolutionen og gennemføre det globale system. Den konkrete operationalisering heraf vil dog kræve, at ICAO-parterne gør en indsats på nationalt plan. ICAO skal også udarbejde forvaltningsordninger, herunder et registreringssystem. I denne forbindelse og med henblik på at skabe momentum i ICAO og lette operationaliseringen af ICAO-ordningen bør den nuværende undtagelse fra EU ETS-forpligtelserne for flyvninger til og fra tredjelande forlænges indtil den 31. december 2023, med forbehold af revision, for at give mulighed for at samle de nødvendige erfaringer med gennemførelsen af ICAO-ordningen. Som følge af forlængelsen af undtagelsen bør den mængde kvoter, der skal bortauktioneres og udstedes gratis, herunder fra den særlige reserve, fortsat være proportional med reduktionen af returneringsforpligtelsen. Fra den 1. januar 2021 og fremefter bør det antal kvoter, der tildeles luftfartøjsoperatører, hvert år reduceres i overensstemmelse med den lineære reduktionsfaktor, der finder anvendelse på alle andre sektorer i EU ETS, med forbehold af revisionen med henblik på gennemførelsen af ICAO-ordningen. Revisionen vil blive forberedt i fuld overensstemmelse med retningslinjerne for bedre lovgivning, med passende høring af alle interessenter, herunder medlemsstaterne. Kvoter, der ikke tildeles fra den særlige reserve, bør fortsat annulleres.

- (9) Indtægter fra auktionering af kvoter, eller hvad der svarer dertil i økonomisk værdi, bør anvendes til imødegåelse af klimaændringer i Unionen og tredjelande, bl.a. til reduktion af drivhusgasemissioner, til tilpasning til virkningerne af klimaændringer i Unionen og tredjelande, særlig udviklingslande, til finansiering af forskning og udvikling med henblik på begrænsning og tilpasning, herunder inden for flyveteknik, lufttransport og bæredygtige alternative flybrændstoffer, til mindskelse af emissionerne ved hjælp af lavemissionstransport og til dækning af omkostningen ved administration af EU ETS. Medlemsstater, der anvender disse indtægter til medfinansiering af forskning og innovation, bør lægge særlig vægt på programmer eller initiativer i niende forskningsrammeprogram ("RP9"). Sikring af gennemsigtighed i forbindelse med anvendelsen af indtægter fra auktionering af kvoter i henhold til direktiv 2003/87/EF, ved at medlemsstaterne indsender rapporter i overensstemmelse med artikel 17 i forordning (EU) nr. 525/2013, er af afgørende betydning for at opfylde Unionens forpligtelser.
- (10) EU ETS' miljømæssige integritet bør beskyttes mod risikoen for bortfald af forpligtelser for luftfartøjsoperatører og andre operatører, der er underlagt en medlemsstats regulering. Kvoter udstedt af en sådan medlemsstat bør derfor alene kunne anvendes, såfremt forpligtelserne til at returnere emissionskvoter ikke risikerer at bortfalde på en måde, der vil undergrave den miljømæssige integritet af EU ETS. Kommissionen bør gives beføjelse til at træffe foranstaltninger, der er nødvendige for at beskytte EU ETS' miljømæssige integritet i overensstemmelse hermed. Sådanne foranstaltninger bør gælde, indtil de ikke længere er nødvendige som følge af ændrede omstændigheder.

- (11) Da visse centrale elementer i den globale markedsbaserede foranstaltning endnu ikke er udviklet, og gennemførelsen heraf afhænger af de deltagende staters og regioners internt etablerede lovgivning, bør Kommissionen regelmæssigt aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om, hvilke fremskridt der gøres i ICAO-forhandlingerne, navnlig for så vidt angår relevante instrumenter vedtaget gennem ICAO, herunder SARPs, foranstaltninger, der træffes af tredjelande til at gennemføre den globale markedsbaserede foranstaltning, som skal gælde for emissioner i perioden 2021-2035, bestræbelser på at fastsætte ambitiøse og bindende foranstaltninger for at nå luftfartsindustriens langsigtede mål om senest i 2050 at halvere CO₂-emissionerne fra luftfart i forhold til 2005-niveauet og anden relevant international udvikling og gældende instrumenter, såsom regler i henhold til UNFCCC og Parisaftalen om kulstofmarkeder og -regnskaber. Når der er klarhed om arten og indholdet af ICAO-instrumenterne, bør Kommissionen forud for iværksættelsen af ICAO's globale markedsbaserede foranstaltning forelægge en rapport, hvori den overvejer, hvordan nævnte instrumenter kan gennemføres i EU-retten gennem en revision af direktiv 2003/87/EF. Kommissionen bør endvidere, hvis det er relevant, overveje reglerne for EØS-interne flyvninger. I denne forbindelse bør Kommissionen i sin rapport afspejle behovet for at sikre overensstemmelse med EU-retten, navnlig for at undgå enhver form for konkurrenceforvridning og for at minimere eventuelle ubehørlige administrative byrder for medlemsstaterne og luftfartøjsoperatører. Kommissionen bør, hvis det er relevant, lade deres rapport ledsages af et forslag til Europa-Parlamentet og til Rådet, der er i overensstemmelse med at sikre luftfartens bidrag til Unionens drivhusgasreduktionsforpligtelse for 2030 for hele økonomien.

- (12) For at forberede gennemførelsen af ICAO's globale markedsbaserede foranstaltning er det nødvendigt at råde over relevante data vedrørende emissioner fra luftfartsaktiviteter så tidligt som muligt. Nævnte emissioner bør overvåges, rapporteres og verificeres efter de samme principper som dem, der finder anvendelse på overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra luftfartsaktiviteter i henhold til direktiv 2003/87/EF. Kommissionen bør derfor vedtage bestemmelser om overvågning, rapportering og verifikation med henblik på gennemførelsen af ICAO's globale markedsbaserede foranstaltning, som undgår enhver form for konkurrenceforvridning. Sådanne bestemmelser bør være forenelige med principperne i den forordning, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, i direktiv 2003/87/EF og bør sikre, at de indsendte emissionsrapporter verificeres efter verifikationsprincipperne og -kriterierne i artikel 15 i nævnte direktiv. Bestemmelserne bør vedtages efter den procedure, der gælder for overvågning, rapportering og verifikation i henhold til direktiv 2003/87/EF.

- (13) Luftfarten påvirker også klimaet gennem udledning af nitrogenoxider, vanddamp og sulfat- og sodpartikler i store højder, hvilket ifølge den videnskabelige forskning kan have en betydelig indvirkning på klimaet. Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer har vurderet, at den samlede klimaindvirkning fra luftfart i øjeblikket er to til fire gange større end virkningen af luftfartens tidligere CO₂-emissioner alene. I afventning af videnskabelige fremskridt bør der tages videst muligt hensyn til alle virkningerne af luftfart. I direktiv 2008/101/EF blev der lagt op til et kommissionsforslag om nitrogenoxider i 2008. Trods de tekniske og politiske vanskeligheder i denne forbindelse bør Kommissionen fremskynde sit arbejde hermed. Forskningen i dannelsen af kondensationsstriber, også kaldet kondensstriber, i deres udvikling til cirruskyer, i mindre direkte virkninger af sulfataerosoler og sod samt i effektive afbødende foranstaltninger, herunder operationelle og tekniske foranstaltninger, bør også fremmes.
- (14) Af forenklingshensyn og for at lette den administrative byrde bør luftfartøjsoperatører, der udleder mindre end 3 000 ton CO₂ om året fra EØS-interne flyvninger, kunne få gavn af værktøjet til luftfartøjsoperatører med små udledningsmængder, som er godkendt i Kommissionens forordning (EU) nr. 606/2010¹, til verifikation af deres emissioner. Ikkekommercielle luftfartøjsoperatører, der udleder mindre end 1 000 ton CO₂ om året, bør fortsat anses for at opfylde kravene i direktiv 2003/87/EF i yderligere 10 år, hvor der bør udvikles foranstaltninger, således at alle operatører i fremtiden bidrager til emissionsreduktioner.

¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 606/2010 af 9. juli 2010 om godkendelse af det forenklede værktøj, der er udviklet af Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol), med henblik på at anslå brændstofforbruget hos visse luftfartøjssoperatører med små udledningsmængder (EUT L 175 af 10.7.2010, s. 25).

- (15) Målene for denne forordning, nemlig at forlænge den aktuelle begrænsning af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter indtil den 31. december 2023 og at forberede gennemførelsen af en globalt markedsbaseret foranstaltning fra 2021, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dets omfang eller virkning bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (16) I lyset af returneringsfristen den 30. april 2018, der er fastsat i direktiv 2003/87/EF, er det afgørende at sørge for retssikkerhed for luftfartøjsoperatører og nationale myndigheder. I overensstemmelse hermed bør denne forordning træde i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
- (17) Direktiv 2003/87/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 3c indsættes følgende stykke:

"3a. Tildeling af kvoter til luftfartsaktiviteter til og fra flyvepladser beliggende i lande uden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) efter den 31. december 2023 er omfattet af den revision, der er omhandlet i artikel 28b."

2) Artikel 3d, stk. 2, affattes således:

"2. Fra den 1. januar 2013 bortauktioneres 15 % af kvoterne. Kommissionen foretager en undersøgelse af luftfartssektorens muligheder for at overvælte CO₂-omkostningerne på sine kunder for så vidt angår EU ETS og til den globale markedsbaserede foranstaltning, som udarbejdes af Organisationen for International Civil Luftfart ("ICAO"). Undersøgelsen skal vurdere luftfartssektorens muligheder for at overvælte omkostningerne ved de påkrævede emissionsenheder sammenlignet med industrien og med energisektoren med henblik på at fremsætte forslag om at øge auktionsprocentsatsen i medfør af den revision, der er omhandlet i artikel 28b, stk. 2, under hensyntagen til analysen af de overvæltede omkostninger og eventuel tilpasning til andre sektorer og de forskellige transportformers konkurrenceevne."

3) Artikel 3d, stk. 4, affattes således:

"4. Alle indtægter fra auktionering af kvoter bør anvendes til at imødegå klimaændringer i Unionen og tredjelande, bl.a. til reduktion af drivhusgasemissioner, til tilpasning til virkningerne af klimaændringer i Unionen og tredjelande, særlig udviklingslande, til finansiering af forskning og udvikling med henblik på begrænsning og tilpasning, herunder navnlig inden for flyveteknik og lufttransport, til reduktion af emissionerne ved hjælp af lavemissionstransport og til dækning af omkostningerne ved administration af EU ETS. Auktioneringsindtægter bør også anvendes til at finansiere fælles projekter til reduktion af drivhusgasemissioner fra luftfartssektoren, såsom fællesforetagendet for forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum (SESAR) og de fælles teknologiinitiativer vedrørende Clean Sky og eventuelle andre initiativer, der giver mulighed for udbredt brug af GNSS til satellitbaseret navigation og interoperable kapaciteter i alle medlemsstaterne, navnlig projekter, der forbedrer luftfartsnavigationsinfrastruktur, levering af luftfartsnavigationstjenester og udnyttelse af luftrummet. Auktionsprovenuet kan desuden anvendes til at finansiere bidrag til Verdensfonden for Energieffektivitet og Vedvarende Energi og foranstaltninger til at forebygge skovrydning. Medlemsstater, der anvender disse indtægter til medfinansiering af forskning og innovation, lægger særlig vægt på programmer eller initiativer under det niende forskningsrammeprogram ("RP9"). Gennemsigtighed i forbindelse med anvendelsen af indtægter fra auktionering af kvoter i henhold til dette direktiv er af afgørende betydning for at opfylde Unionens forpligtelser.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet i henhold til nærværende stykkes første afsnit."

4) Artikel 12, stk. 3, affattes således:

"3. I perioden indtil den 31. december 2020 sørger medlemsstaterne for, at driftslederen for hvert anlæg senest den 30. april hvert år returnerer et antal kvoter, bortset fra kvoter udstedt efter kapitel II, der svarer til de samlede emissioner fra det pågældende anlæg i det foregående kalenderår som verificeret efter artikel 15, og at nævnte kvoter derefter annulleres. Medlemsstaterne sørger i perioden fra den 1. januar 2021 for, at driftslederen for hvert anlæg senest den 30. april hvert år returnerer et antal kvoter, der svarer til de samlede emissioner fra det pågældende anlæg i det foregående kalenderår som verificeret efter artikel 15, og at nævnte kvoter derefter annulleres, dog med forbehold af den i artikel 28b omhandlede revision."

5) I artikel 12 indsættes følgende stykke før stk. 3a:

"3-a. Hvis det er nødvendigt, og så længe det er nødvendigt for at beskytte EU ETS's miljømæssige integritet, er det forbudt for luftfartøjsoperatører og andre operatører i EU ETS at anvende kvoter, der er udstedt af en medlemsstat, og for hvilke forpligtelser er bortfaldet for luftfartøjsoperatører og andre operatører. Retsakten omhandlet i artikel 19 skal omfatte de nødvendige foranstaltninger i de tilfælde, der er omhandlet i dette stykke."

6) I artikel 28a foretages følgende ændringer:

a) Titlen affattes således:

"Undtagelser, der finder anvendelse forud for gennemførelsen af ICAO's globale markedsbaserede foranstaltning".

b) Stk. 1 ændres således:

i) Litra a) og b) affattes således:

"a) alle emissioner fra flyvninger til eller fra flyvepladser i lande uden for EØS i hvert kalenderår fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2023, dog med forbehold af den i artikel 28b omhandlede revision

b) alle emissioner fra flyvninger mellem en flyveplads i en region i den yderste periferi i den i artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde anvendte betydning og en flyveplads i en anden region i EØS i hvert kalenderår fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2023, dog med forbehold af den i artikel 28b omhandlede revision".

ii) Litra c) udgår.

c) Stk. 2 affattes således:

"2. Uanset artikel 3e og 3f får luftfartøjsoperatører, der er omfattet af undtagelserne i nærværende artikels stk. 1, litra a) og b), hvert år udstedt et antal gratis kvoter, der reduceres i forhold til den reduktion af returneringsforpligtelsen, der er fastsat i disse litraer.

Uanset artikel 3f, stk. 8, annulleres kvoter, der ikke er tildelt fra den særlige reserve.

Fra den 1. januar 2021 er antallet af kvoter, der tildeles luftfartøjsoperatører, omfattet af den lineære faktor i artikel 9, dog med forbehold af den i artikel 28b omhandlede revision.

For så vidt angår aktiviteter i perioden fra den 1. januar 2017 til den 31. december 2023 offentliggør medlemsstaterne inden den 1. september 2018 det antal luftfartskvoter, der er tildelt hver luftfartøjsoperatør."

d) Stk. 4 affattes således:

"4. Uanset artikel 3d, stk. 3, reduceres det antal kvoter, der skal bortauktioneres af hver medlemsstat i perioden fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2023, så det svarer til medlemsstatens andel af de tilskrevne luftfartsemissioner fra flyvninger, som ikke er omfattet af undtagelserne fastsat i nærværende artikels stk. 1, litra a) og b)."

e) Stk. 6 affattes således:

"6. Uanset artikel 3g, 12, 15 og 18a betragtes emissioner fra en luftfartøjsoperatør, hvis sammenlagte årlige emissioner er lavere end 25 000 ton CO₂, eller fra en luftfartøjsoperatør, hvis sammenlagte årlige emissioner er lavere end 3 000 ton CO₂ fra andre flyvninger end de i denne artikels stk. 1, litra a) og b), omhandlede, som verificerede emissioner, hvis de bestemmes ved hjælp af værktøjet til luftfartøjsoperatører med små udledningsmængder, som er godkendt i Kommissionens forordning (EU) nr. 606/2010*, og forsynet med data af Eurocontrol fra dens ETS-støttefacilitet. Medlemsstaterne kan indføre forenklede procedurer for ikkekommercielle luftfartøjsoperatører, så længe sådanne procedurer ikke giver mindre nøjagtighed end ved brugen af værktøjet beregnet til luftfartøjsoperatører med små udledningsmængder.

* Kommissionens forordning (EU) nr. 606/2010 af 9. juli 2010 om godkendelse af det forenklede værktøj, der er udviklet af Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol), med henblik på at anslå brændstofforbruget hos visse luftfartøjsoperatører med små udledningsmængder (EUT L 175 af 10.7.2010, s. 25)."

f) Stk. 7 affattes således:

"7. Nærværende artikels stk. 1 finder kun anvendelse på lande, med hvilke der er indgået en aftale i medfør af artikel 25 eller 25a, i overensstemmelse med bestemmelserne i den pågældende aftale."

g) Stk. 8 udgår.

7) Følgende artikler indsættes:

"Artikel 28b

Kommissionens rapportering og revision vedrørende gennemførelsen af ICAO's globale markedsbaserede foranstaltning

1. Kommissionen rapporterer inden den 1. januar 2019 og herefter regelmæssigt til Europa-Parlamentet og til Rådet om, hvilke fremskridt der gøres i ICAO's forhandlinger om gennemførelse af den globale markedsbaserede foranstaltning, der skal finde anvendelse på emissioner fra 2021, navnlig om i) de relevante ICAO-instrumenter, herunder standarder og anbefalinger, ii) henstillinger godkendt af ICAO-Rådet med relevans for den globale markedsbaserede foranstaltning, iii) oprettelsen af et globalt register, iv) tredjelandes nationale foranstaltninger til at gennemføre den globale markedsbaserede foranstaltning, der skal finde anvendelse på emissioner fra 2021, v) konsekvenserne af tredjelandes forbehold og vi) anden relevant international udvikling og gældende instrumenter.

I overensstemmelse med UNFCCC's globale statusopgørelse aflægger Kommissionen desuden rapport om bestræbelserne på at nå luftfartssektorens ambitiøse langsigtede emissionsreduktionsmål om senest i 2050 at halvere luftfartens CO₂-emissioner i forhold til 2005-niveauet.

2. Inden for 12 måneder efter ICAO's vedtagelse af de relevante instrumenter, og inden den globale markedsbaserede foranstaltning tages i anvendelse, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, hvori den overvejer, hvordan disse instrumenter kan gennemføres i EU-retten ved en revision af dette direktiv. Kommissionen overvejer i denne rapport, hvis det er relevant, også reglerne for flyvninger inden for EØS. Den undersøger desuden ambitionen for og den samlede miljømæssige integritet af den globale markedsbaserede foranstaltning, herunder dens generelle ambition for så vidt angår mål i henhold til Parisaftalen, graden af deltagelse, dens håndhævelse, gennemsigtighed, sanktioner for manglende overholdelse, procedurerne for inddragelse af offentligheden, kvaliteten af kompensationskreditter, overvågning, rapportering og verifikation af emissioner, registre, ansvarlighed samt regler for anvendelse af biobrændstoffer. Det skal i rapporten endvidere overvejes, om bestemmelserne vedtaget i henhold til artikel 28c, stk. 2, skal revideres.
3. Kommissionen skal, hvis det er relevant, lade den i stk. 2 omhandlede rapport ledsage af et forslag til Europa-Parlamentet og til Rådet om, at ændre, ophæve, forlænge eller erstatte de i artikel 28a fastsatte undtagelser, der er i overensstemmelse med Unionens forpligtelse for 2030 til at reducere drivhusgasemissionerne for hele økonomien med henblik på at bevare den miljømæssige integritet og effektiviteten af Unionens klimaindsats.

Artikel 28c

Bestemmelser om overvågning, rapportering og verifikation med henblik på den globale markedsbaserede foranstaltning

1. Kommissionen vedtager bestemmelser om den fornødne overvågning, rapportering og verifikation af emissioner med henblik på gennemførelsen af ICAO's globale markedsbaserede foranstaltning på alle de ruter, der er omfattet heraf.
Bestemmelserne skal bygge på de relevante instrumenter vedtaget i ICAO, undgå enhver form for konkurrenceforvridning, være i overensstemmelse med de principper, der er omhandlet i den i artikel 14, stk. 1, nævnte forordning, og sikre, at de indsendte emissionsrapporter verificeres i overensstemmelse med verifikationsprincipperne og -kriterierne omhandlet i artikel 15.
2. Bestemmelserne omhandlet i nærværende artikels stk. 1 vedtages efter den procedure, der er omhandlet i artikel 14 og 15."

8) I artikel 30 tilføjes følgende stykke:

"4a. Inden den 1. januar 2020 forelægger Kommissionen en ajourført analyse af de ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart, som, hvis det er relevant, ledsages af et forslag om, hvorledes disse virkninger bedst kan imødegås."

9) I litra k) i bilag I erstattes årstallet "2020" med "2030".

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand
