



EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

Bryssel 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

RÄTTSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

Ärende: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av direktiv 2003/87/eg för att förlänga nuvarande begränsningar i tillämpningsområdet för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS
FÖRORDNING (EU) .../...**

av den ...

**om ändring av direktiv 2003/87/EG
för att förlänga nuvarande begränsningar
i tillämpningsområdet för luftfartsverksamhet och
förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet², och

¹ EUT C 288, 31.8.2017, s. 75.

² Europaparlamentets ståndpunkt av den 12 december 2017 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den

av följande skäl:

- (1) Den tjugoförsta partskonferensen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (nedan kallad *klimatkonventionen*) ägde rum i Paris mellan den 30 november och den 12 december 2015. Vid den konferensen antogs ett internationellt avtal (nedan kallat *Parisavtalet*) om att globalt stärka insatserna mot klimatförändringarna. Parisavtalet innehåller bland annat ett långsiktigt mål som ligger i linje med målet att med god marginal hålla den globala temperaturökningen under 2 °C över förindustriell nivå och att göra ansträngningar för att begränsa den till 1,5 °C över förindustriell nivå. Parisavtalet godkändes på unionens vägnar genom rådets beslut (EU) 2016/1841¹. Parisavtalet trädde i kraft den 4 november 2016. För att uppnå Parisavtalets mål måste alla sektorer bidra och parterna kommer att utarbeta, meddela och upprätthålla successiva nationellt fastställda bidrag. Åtgärder bör därför också vidtas genom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) för att minska utsläppen från internationell luftfart.
- (2) Miljöskydd är en av de viktigaste utmaningarna för unionen. Unionens miljömål anges i artikel 191 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och består av att bevara, skydda och förbättra miljön, skydda människors hälsa, varsamt och rationellt utnyttjande av naturresurser samt främja åtgärder på internationell nivå för att lösa regionala eller globala miljöproblem, särskilt för att bekämpa klimatförändring.

¹ Rådets beslut (EU) 2016/1841 av den 5 oktober 2016 om ingående, på Europeiska unionens vägnar, av Parisavtalet som antagits inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändring (EUT L 282, 19.10.2016, s. 1).

- (3) Ett bindande mål om att senast 2030 minska växthusgasutsläppen från hela ekonomin med minst 40 % jämfört med 1990 fastställdes av Europeiska rådet i dess slutsatser av den 23-24 oktober 2014. Rådet godkände den 6 mars 2015 formellt detta bidrag från unionen och medlemsstaterna som deras planerade nationellt fastställda bidrag inom ramen för Parisavtalet. I sina slutsatser från oktober 2014, förklarade Europeiska rådet att målet ska uppnås gemensamt av unionen på det mest kostnadseffektiva sättet, med minskningar med 43 % i sektorer som omfattas av Europiska unionens utsläppshandelssystem (EU:s utsläppshandelssystem) och minskningar med 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. Kommissionen bör underlätta utbyte mellan medlemsstaterna av bästa praxis och lärdomar inom sektorn för utsläppssnål rörlighet.

- (4) De viktigaste europeiska instrumenten för att uppnå minskningsmålet 40 % som anges i Europeiska rådets slutsatser från oktober 2014 kommer att vara ett välfungerande reformerat EU-utsläppshandelssystem tillsammans med ett förstärkt instrument för att stabilisera marknaden, med en linjär faktor och gratis tilldelning efter 2020. Dessa bestämmelser bör vara förenliga med unionens klimatmål och dess åtaganden enligt Parisavtalet. Den auktionerade andelen bör uttryckas som ett procenttal i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG¹ för att öka planeringssäkerheten när det gäller investeringsbeslut, öka insynen, minska koldioxidläckaget och göra det övergripande systemet enklare och mer lättförståeligt. Kommissionen bör, som en del av sin regelbundna rapportering enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013², också bedöma resultaten av 2018 års positiva dialog. Bestämmelserna i direktiv 2003/87/EG bör kontinuerligt ses över mot bakgrund av den internationella utvecklingen och de insatser som görs för att uppnå målen enligt Parisavtalet, inbegripet den första globala översynen 2023 och de efterföljande globala översyner som kommer att göras vart femte år, i syfte att ge underlag för successiva nationellt fastställda bidrag.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 av den 21 maj 2013 om en mekanism för att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser och för att rapportera annan information på nationell nivå och unionsnivå som är relevant för klimatförändringen och om upphävande av beslut nr 280/2004/EG (EUT L 165, 18.6.2013, s. 13).

- (5) Unionen och dess medlemsstater har sedan 1997 arbetat för att göra framsteg för att uppnå 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. Europeiska unionens domstol slog i sin dom av den 21 december 2011¹ fast att ett införande av luftfarten i EU:s utsläppshandelssystem enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG² inte strider mot internationell rätt. I syfte att underlätta framsteg inom Icao har unionen vid två tillfällen antagit tidsbegränsade undantag från EU:s utsläppshandelssystem 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 EU:s utsläppshandelssystem, vilket fastställdes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 421/2014³, begränsade skyldigheterna till flygningar inom EES mellan 2013 och 2016, och det angavs också att ändringar av systemets tillämpningsområde 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 den förordningen.

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

² 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 (EUT L 8, 13.1.2009, s. 3).

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 421/2014 av den 16 april 2014 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet senast 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart (EUT L 129, 30.4.2014, s. 1).

- (6) Icaos arbete med en marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart är en del av ett åtgärds paket för att uppnå det eftersträvade målet om en koldioxidneutral tillväxt från 2020, och bör kompletteras med framsteg inom flygledningstjänst och inom framdrivningsteknik. En fortsatt utveckling av forskningsstrategier och forskningsprogram kommer att vara avgörande för teknisk innovation och operativa förbättringar som är nödvändiga i syfte att gå längre än målet om en koldioxidneutral tillväxt från 2020 och att uppnå utsläppsminskningar i absoluta tal över hela sektorn.
- (7) Flera åtgärder har vidtagits på unionsnivå för att förhindra en fragmentering av det europeiska luftrummet i syfte att förbättra flygtrafikflödet och kontrollera användningen av luftrummet, och därmed minska utsläppen. Medlemsstaterna har åter åtagit sig att genomföra det gemensamma europeiska luftrummet, med beaktande av flygtrafikens förväntade tilltagande volym under de kommande åren. För att framsteg ska kunna göras i fråga om flygledning behöver genomförandet av det gemensamma företaget Single European Sky ATM Research (Sesar) påskyndas. Andra åtgärder såsom användning av GNSS för satellitbaserad navigering, gemensamma teknikinitiativ såsom Clean Sky I och Clean Sky II och unionens forskningsprogram, exempelvis Horisont 2020 och dess efterföljare, kommer också att bidra till att effektivisera och minska utsläppen från luftfarten.

- (8) 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 under 2018 anta standarder och rekommendationer för att komplettera resolutionen och genomföra det globala systemet. För att systemet ska bli driftsklart måste Icaos parter emellertid vidta åtgärder på nationell nivå. Icao behöver även utforma styrformer, inklusive ett registreringssystem. I syfte att främja arbetet inom Icao och underlätta verkställandet av Icaos system bör det nuvarande undantaget från skyldigheterna i EU:s utsläppshandelssystem för flygningar till och från tredjeländer därför förlängas till den 31 december 2023, om inte annat följer av översynen, för att göra det möjligt att inhämta erfarenhet som är nödvändig för genomförandet av Icaos system. Som ett resultat av förlängningen av undantaget bör antalet utsläppsrätter som auktioneras ut och tilldelas gratis, inklusive från den särskilda reserven, även fortsatt stå i proportion till den minskade skyldigheten att lämna in utsläppsrätter. Från och med den 1 januari 2021 bör det antal utsläppsrätter som tilldelas luftfartygsoperatörer minskas årligen i enlighet med den linjära reduktionsfaktor som gäller för alla övriga sektorer i EU:s utsläppshandelssystem, om inte annat följer av översynen av genomförandet av Icaos system. Översynen kommer att förberedas i fullständig överensstämmelse med riktlinjerna för bättre lagstiftning med lämpliga samråd med alla berörda parter, däribland medlemsstaterna. Utsläppsrätter ur den särskilda reserven som inte tilldelas bör även fortsättningsvis annulleras.

- (9) 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 begränsning och anpassning, bl.a. inom flygteknik, luftfart och hållbara alternativa flygbränslen, minska utsläppen med hjälp av transporter med låga utsläppsnivåer samt täcka den administrativa kostnaden för EU:s utsläppshandelssystem. Medlemsstater som använder dessa intäkter för att medfinansiera forskning och innovation ska särskilt beakta program och initiativ inom det nionde ramprogrammet för forskning. Det är nödvändigt att säkerställa insyn i fråga om användningen av intäkter från auktioneringen av utsläppsrätter enligt direktiv 2003/87/EG genom att medlemsstaterna lämnar in rapporter i enlighet med artikel 17 i förordning (EU) nr 525/2013 om unionen ska kunna uppfylla sina åtaganden.
- (10) Miljönyttan av EU:s utsläppshandelssystem bör skyddas mot risken att skyldigheter förfaller för luftfartygsoperatörer och andra operatörer som regleras av en medlemsstat. Därför bör utsläppsrätter som utfärdats av denna medlemsstat endast kunna användas om skyldigheterna att överlämna utsläppsrätter för utsläpp inte riskerar att förfalla på ett sätt som leder till att miljönyttan av EU:s utsläppshandelssystem undergrävs. Kommissionen bör ges befogenhet att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att skydda miljönyttan av EU:s utsläppshandelssystem i enlighet med detta. Sådana åtgärder bör tillämpas till dess att de inte längre behövs på grund av ändrade omständigheter.

- (11) Eftersom viktiga delar av Icaos globala marknadsbaserade åtgärd ännu inte har utarbetats och eftersom genomförandet är beroende av den inhemska lagstiftning som fastställs av deltagande stater och regioner bör kommissionen regelbundet rapportera till Europaparlamentet och rådet om framsteg i Icao-förhandlingarna, i synnerhet om relevanta instrument som har antagits av Icao, däribland standarder och rekommendationer, åtgärder som vidtagits av tredjeländer för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärden och tillämpa den på utsläpp för perioden 2021-2035, insatser för att fastställa ambitiösa och bindande åtgärder för att uppnå luftfartssektorns långsiktiga mål 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 typen av Icao-instrument och deras innehåll har klargjorts, 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 i unionsrätten genom en översyn av direktiv 2003/87/EG. Kommissionen bör dessutom beakta reglerna för interna EES-flygningar , om så är lämpligt. Kommissionen bör i sin rapport spegla behovet av att säkerställa förenlighet med unionsrätten, och särskilt av att undvika snedvridning av konkurrensen och minimera onödiga administrativa bördor för medlemsstaterna och luftfartygsoperatörerna. Kommissionen bör, om så är lämpligt, låta sin rapport åtföljas av ett förslag till Europaparlamentet och rådet som säkerställer luftfartens bidrag till unionens åtagande om minskade växthusgasutsläpp från hela ekonomin till 2030.

- (12) Om genomförandet av Icaos globala marknadsbaserade åtgärd ska kunna förberedas är det nödvändigt att relevanta uppgifter om utsläpp från luftfartsverksamhet finns att tillgå så tidigt som möjligt. Dessa utsläpp bör övervakas, rapporteras och verifieras i enlighet med samma principer som de som tillämpas på systemet för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från luftfartsverksamhet enligt direktiv 2003/87/EG. Kommissionen bör därför anta bestämmelser om övervakning, rapportering och verifiering i syfte att genomföra Icaos globala marknadsbaserade åtgärder och samtidigt undvika att snedvrیدا konkurrensen. Dessa bestämmelser bör vara förenliga med de principer som anges i den förordning som avses i artikel 14.1 i direktiv 2003/87/EG och bör säkerställa att de utsläppsrapporter som lämnas in verifieras i enlighet med de principer och kriterier för verifiering som avses i artikel 15 i det direktivet. Bestämmelserna bör antas i enlighet med det rättsliga förfarande som gäller för övervakning, rapportering och verifiering enligt direktiv 2003/87/EG.

- (13) Luftfarten påverkar även klimatet genom utsläpp av kväveoxider, vattenånga samt sulfat- och sotpartiklar på höga höjder, vilket skulle kunna ha en betydande klimateffekt enligt vetenskaplig forskning. Den mellanstatliga panelen för klimatförändringar 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 påverkan från luftfarten. I direktiv 2008/101/EG planerades ett kommissionsförslag om kväveoxider för 2008. Trots de tekniska och politiska svårigheterna bör kommissionen påskynda sitt arbete med detta. Forskning bör också främjas om bildandet av kondensationsstrimmor, även kallade k-strimmor, om deras omvandling till cirrusmoln, om de mindre direkta effekterna av sulfataerosoler och sot, och om effektiva minskningsåtgärder, bland annat driftsrelaterade och tekniska åtgärder.
- (14) Genom förenkling och minskning av den administrativa bördan bör luftfartygsoperatörer med mindre årliga utsläpp än 3 000 ton koldioxid från flygningar inom EES få använda verktyget för små utsläppskällor som godkänts genom kommissionens förordning (EU) nr 606/2010¹ för verifiering av sina utsläpp. Icke-kommersiella luftfartygsoperatörer som släpper ut mindre än 1 000 ton koldioxid per år bör anses uppfylla kraven i direktiv 2003/87/EG under ytterligare tio år, och under denna tid bör åtgärder utvecklas så att alla aktörer i framtiden bidrar till utsläppsminskningar.

¹ Kommissionens förordning (EU) nr 606/2010 av den 9 juli 2010 om godkännande av ett förenklat verktyg som utvecklats av Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) för att beräkna bränsleförbrukningen för vissa luftfartygsoperatörer med små utsläpp (EUT L 175, 10.7.2010, s. 25).

- (15) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att förlänga nuvarande begränsningar i tillämpningsområdet för luftfartsverksamhet till och med den 31 december 2023 och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att nå dessa mål.
- (16) Det är avgörande att säkerställa rättssäkerhet för luftfartygsoperatörer och nationella myndigheter med tanke på att tidsfristen för överlämnande, som anges i direktiv 2003/87/EG, är den 30 april 2018. Denna förordning bör därför träda i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (17) Direktiv 2003/87/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2003/87/EG ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 3c ska följande punkt införas:

"3a. Varje tilldelning av utsläppsrätter för luftfartsverksamhet till och från flygplatser i länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) efter den 31 december 2023 ska bli föremål för den översyn som avses i artikel 28b."

2. Artikel 3d.2 ska ersättas med följande:

"2. Från och med den 1 januari 2013 ska 15 % av utsläppsrätterna fördelas genom auktion. Kommissionen ska genomföra en studie om luftfartssektorns förmåga att överföra koldioxidkostnaden till kunderna i fråga om EU:s utsläppshandelssystem och den globala marknadsbaserade åtgärd som utarbetats av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao). Denna studie ska bedöma luftfartssektorns förmåga att övervältra kostnaden för de utsläppsenheter som krävs och jämföra detta med industrier och med energisektorn, i avsikt att lägga fram ett förslag om att öka andelen auktionering i enlighet med den översyn som avses i artikel 28b.2, med beaktande av analysen av övervältrade kostnader samt anpassningen till andra sektorer och konkurrensen mellan olika transportsätt."

3. Artikel 3d.4 ska ersättas med följande:

"4. Alla intäkter från auktioneringen 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 begränsning och anpassning, inte minst inom flygteknik och luftfart, minska utsläppen med hjälp av transporter med låga utsläppsnivåer samt för att täcka administrationskostnaderna för EU:s utsläppshandelssystem. Auktionsintäkterna bör också användas för att finansiera gemensamma projekt för att minska utsläppen av växthusgaser från luftfarten, såsom det gemensamma företaget Single European Sky ATM Research (Sesar) och de gemensamma teknikinitiativen Clean Sky och andra initiativ som möjliggör en utbredd användning av GNSS för satellitbaserad navigering och driftskompatibel kapacitet i alla medlemsstater, särskilt projekt 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. Medlemsstater som använder dessa intäkter för att medfinansiera forskning och innovation ska särskilt beakta program och initiativ inom det nionde ramprogrammet för forskning. Insyn i användningen av intäkter från auktionering av utsläppsrätter enligt detta direktiv är av avgörande vikt för att unionen ska kunna uppfylla sina åtaganden.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om åtgärder som vidtagits enligt första stycket i denna punkt."

4. Artikel 12.3 ska ersättas med följande:

"3. För perioden till och med den 31 december 2020 ska medlemsstaterna säkerställa 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 överensstämmelse med den kontroll som utförts i enlighet med artikel 15, och att dessa utsläppsrätter därefter annulleras. För den period som inleds den 1 januari 2021 ska medlemsstaterna 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 dessa utsläppsrätter därefter annulleras, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b."

5. I artikel 12 ska följande punkt införas före punkt 3a:

"3-a. Vid behov och så länge som det är nödvändigt för att skydda miljönyttan av EU:s utsläppshandelssystem ska det vara förbjudet för luftfartygsoperatörer och andra operatörer inom EU:s utsläppshandelssystem att använda utsläppsrätter som utfärdats av en medlemsstat som har förfallna skyldigheter för luftfartygsoperatörer och andra operatörer. Den rättsakt som avses i artikel 19 ska inkludera de åtgärder som krävs i de fall som avses i denna punkt."

6. Artikel 28a ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

"Tillämpliga undantag före genomförandet av Icaos globala marknadsbaserade åtgärd".

b) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Leden a och b ska ersättas med följande:

"a) "alla utsläpp från flygningar till och från flygplatser belägna i länder utanför EES under varje kalenderår från och med den 1 januari 2013 till och med den 31 december 2023, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b,"

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 och en flygplats i en annan region av EES under varje kalenderår från och med den 1 januari 2013 till och med den 31 december 2023, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b,".

ii) Led c ska utgå.

c) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Genom undantag från artiklarna 3e och 3f ska luftfartygsoperatörer som omfattas av undantagen enligt punkt 1 a och b i den här artikeln varje år utfärdas ett antal gratis utsläppsrätter som minskas i proportion till minskningen av skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt de leden.

Genom undantag från artikel 3f.8 ska utsläppsrätter som inte tilldelats från den särskilda reserven annulleras.

Från och med den 1 januari 2021 ska det antal utsläppsrätter som tilldelas luftfartygsoperatörer omfattas av tillämpningen av den linjära faktorn som avses i artikel 9, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b.

Vad gäller verksamhet under perioden 1 januari 2017–31 december 2023 ska medlemsstaterna före den 1 september 2018 offentliggöra det antal utsläppsrätter för luftfart som tilldelas varje luftfartygsoperatör."

d) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 1 januari 2013-31 december 2023 minskas för att överensstämja med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp som kan hänföras till flygningar som inte omfattas av undantagen i punkt 1 a och b i den här artikeln."

e) Punkt 6 ska ersättas med följande:

"6. Genom undantag från artiklarna 3g, 12, 15 och 18a ska utsläppen från en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga utsläpp på mindre än 25 000 ton koldioxid eller en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga utsläpp på mindre än 3 000 ton koldioxid från andra flygningar än de som avses i punkt 1 a och b i den här artikeln, anses vara verifierade utsläpp, om de fastställs med hjälp av det verktyg för små utsläppskällor som godkänts genom kommissionens förordning (EU) nr 606/2010* och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Medlemsstaterna får införa förenklade förfaranden för icke-kommersiella luftfartygsoperatörer, förutsatt att dessa förfaranden inte tillhandahåller lägre noggrannhet än verktyget för små utsläppskällor.

* Kommissionens förordning (EU) nr 606/2010 av den 9 juli 2010 om godkännande av ett förenklat verktyg som utvecklats av Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) för att beräkna bränsleförbrukningen för vissa luftfartygsoperatörer med små utsläpp (EUT L 175, 10.7.2010, s. 25)."

f) Punkt 7 ska ersättas med följande:

"7. Punkt 1 i den här artikeln ska tillämpas på länder med vilka ett avtal enligt artikel 25 eller 25a har ingåtts, enbart i enlighet med villkoren i ett sådant avtal."

g) Punkt 8 ska utgå.

7. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 28b

Rapport från kommissionen om genomförandet av Icaos globala marknadsbaserade åtgärd

1. Före den 1 januari 2019 och regelbundet därefter ska kommissionen lämna in en rapport till Europaparlamentet och rådet om framstegen i Icaos förhandlingar om att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärd som ska tillämpas på utsläpp från och med 2021, i synnerhet i fråga om: (i) de relevanta Icao-instrumenten, inbegripet standardbestämmelser och rekommendationer; (ii) Icaos rekommendationer, godkända av rådet, om den globala marknadsbaserade åtgärden; (iii) inrättandet av ett globalt register; (iv) nationella åtgärder som vidtagits av tredjeländer för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärden för tillämpning på utsläpp från 2021; (v) konsekvenserna av tredjeländers reservationer; och (vi) annan relevant internationell utveckling och tillämpliga instrument.

I linje med UNFCCC:s "globala översyn" ska kommissionen även rapportera om insatser för att uppfylla luftfartssektorns eftersträvade långsiktiga utsläppsminskningsmål som innebär en halvering av koldioxidutsläppen från luftfarten fram till 2050 jämfört med 2005 års nivåer.

2. Inom 12 månader från Icaos antagande av de relevanta instrumenten, och innan den globala marknadsbaserade åtgärden börjar tillämpas, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med överväganden om hur dessa instrument kan genomföras i unionens lagstiftning genom en översyn av detta direktiv. I rapporten ska kommissionen också behandla bestämmelserna om flygningar inom EES, om så är lämpligt. Den ska också undersöka den globala marknadsbaserade åtgärdens mål och sammantagna miljönytta, inklusive dess allmänna ambition i förhållande till målen enligt Parisavtalet, graden av deltagande, dess verkställbarhet, insyn, sanktioner vid bristande efterlevnad, processer för synpunkter från allmänheten, kvaliteten på utsläppskrediter, övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp, register samt regler för användning av biobränslen. Rapporten bör dessutom ta ställning till om det krävs en översyn av de bestämmelser som antagits enligt artikel 28c.2.
3. Kommissionen ska, om så är lämpligt, låta den rapport som avses i punkt 2 i den här artikeln åtföljas av ett 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 i syfte att upprätthålla miljönyttan och effektiviteten hos unionens klimatåtgärder.

Artikel 28c

*Bestämmelser om övervakning, rapportering och verifiering
i fråga om den globala marknadsbaserade åtgärden*

1. Kommissionen ska anta bestämmelser om lämplig övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra Icaos globala marknadsbaserade åtgärd på alla flyglinjer som omfattas av den. Bestämmelserna ska grundas på relevanta instrument som antagits av Icao, undvika eventuell snedvridning av konkurrensen, vara förenliga med principerna i den förordning som avses i artikel 14.1 och säkerställa att de utsläppsrapporter som lämnas in verifieras i enlighet med de principer och kriterier för verifiering som avses i artikel 15.
 2. Bestämmelserna som avses i punkt 1 i den här artikeln ska antas i enlighet med det förfarande som avses i artiklarna 14 och 15."
8. I artikel 30 ska följande punkt läggas till:
- "4a. Före den 1 januari 2020 ska kommissionen lägga fram en uppdaterad analys av luftfartens icke koldioxidrelaterade påverkan, om det är lämpligt åtföljd av ett förslag om hur denna påverkan kan hanteras på bästa sätt."
9. I led k i bilaga I ska "2020" ersättas med "2030".

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande
