



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Bruxelles, den 20. april 2023
(OR. en)**

2021/0207 (COD)

PE-CONS 8/23

**CLIMA 44
ENV 85
AVIATION 12
MI 69
IND 32
ENER 50
ICAO 2
RELEX 118
CODEC 104**

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.: **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af
direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens
emissionsreduktionsmål for økonomien som helhed og passende
gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2023/...

af ...

**om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag
til Unionens emissionsreduktionsmål for økonomien som helhed og
passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning**

(EØS-relevant tekst)

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,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure³, og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 152 af 6.4.2022, s. 152.

² EUT C 301 af 5.8.2022, s. 116.

³ Europa-Parlamentets holdning af 18.4.2023 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF¹ er der indført et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen med henblik på at fremme reduktion af drivhusgasemissioner på en omkostningseffektiv og økonomisk set effektiv måde. Luftfartsaktiviteter blev medtaget i EU's emissionshandelssystem (EU ETS) ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/101/EF². Den Europæiske Union har kompetence til at udvide kvotehandelssystemet under EU ETS til at omfatte alle flyvninger, der afgår fra eller ankommer til en flyveplads beliggende i en medlemsstat.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

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).

- (2) Miljøbeskyttelse er en af de vigtigste udfordringer, som Unionen og resten af verden står over for. Parisaftalen¹, der blev vedtaget den 12. december 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC) ("Parisaftalen"), trådte i kraft den 4. november 2016. Parterne i Parisaftalen er blevet enige om at holde stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur et godt stykke under 2 °C over de førindustrielle niveauer og om at fortsætte indsatsen for at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C over de førindustrielle niveauer. Denne forpligtelse er blevet styrket med vedtagelsen inden for rammerne af UNFCCC af Glasgowklimaaftalen den 13. november 2021, hvor UNFCCC-partskonferencen, der tjener som møde for parterne i Parisaftalen, anerkender, at en begrænsning af stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur til 1,5 °C over de førindustrielle niveauer ville mindske klimaændringernes risici og konsekvenser betydeligt, og disse parter gav tilsagn om at skærpe deres 2030-mål inden udgangen af 2022 for at fremskynde klimaindsatsen i dette kritiske årti og slå bro over ambitionskløften med hensyn til målet om 1,5 °C. For at nå målene i Parisaftalen skal alle sektorer i økonomien, herunder international luftfart, bidrage til at opnå drivhusgasemissionsreduktioner.

¹ EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.

- (3) Luftfarten tegner sig for 2-3 % af de globale CO₂-emissioner, og luftfartens samlede klimapåvirkning er mindst dobbelt så stor som påvirkningen fra CO₂ alene. Luftfart er den næststørste kilde til klimapåvirkninger fra transport efter vejtransport. Eurocontrol estimerede i 2022 en stigning i europæisk luftfartsaktivitet på 44 % frem mod 2050 sammenlignet med 2019. Behovet for at gøre en indsats for at reducere CO₂-emissionerne bliver stadig mere presserende, således som Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer anførte i sine seneste rapporter af 7. august 2021 med titlen "Climate change 2021: The Physical Science Basis", af 28. februar 2022 med titlen "Climate Change 2022: Impact, Adaptation and Vulnerability", og af 4. april 2022 med titlen "Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change". Denne rapport af 4. april 2022 identificerer international luftfart som en sektor, hvor sektoraftaler indeholder mål for modvirkning af klimaændringer, der langt fra lever op til, hvad der er nødvendigt for at nå Parisaftalens langsigtede temperaturmål. Unionen bør derfor adressere dette påtrængende behov for handling ved at optrappe sin indsats og etablere sig som en international leder i kampen mod klimaændringer.

- (4) Den 27. juni 2018 vedtog Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) på det tiende møde af dets 214. samling første udgave af bilag 16, bind IV, til konventionen angående international civil luftfart, undertegnet den 7. december 1944 ("Chicagokonventionen") – ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart" (CORSIA), der fastlægger de internationale standarder og den anbefalede praksis for miljøbeskyttelse i forbindelse med CORSIA (CORSIA SARP'er). Unionen og dens medlemsstater gennemfører CORSIA fra begyndelsen af pilotfasen 2021-2023 i overensstemmelse med Rådets afgørelse (EU) 2020/954¹.
- (5) I overensstemmelse med Rådets afgørelse (EU) 2018/2027² meddelte medlemsstaterne ICAO's sekretariat uoverensstemmelser mellem CORSIA og EU ETS. Målet var at bevare gældende EU-ret og de fremtidige politiske prærogativer samt Unionens ambitionsniveau på klimaområdet og Europa-Parlamentets og Rådets eksklusive roller i forbindelse med fastlæggelsen af EU-rettens indhold. Efter vedtagelsen af dette direktiv bør meddelelsen til ICAO's sekretariat af uoverensstemmelser mellem CORSIA og EU ETS ajourføres ved en anden meddelelse af uoverensstemmelser i henhold til EU-retten for at afspejle de ændringer, der er foretaget i direktiv 2003/87/EF.

¹ Rådets afgørelse (EU) 2020/954 af 25. juni 2020 om den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Organisationen for International Civil Luftfart, for så vidt angår meddelelsen af frivillig deltagelse i ordningen for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA) fra den 1. januar 2021 og den mulighed, der er valgt for beregningen af kompensationskravene til flyvemaskineoperatører i perioden 2021-2023 (EUT L 212 af 3.7.2020, s. 14).

² Rådets afgørelse (EU) 2018/2027 af 29. november 2018 om den holdning, som på Den Europæiske Unions vegne skal indtages i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår første udgave af "International Standards and Recommended Practices on Environmental Protection — Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)" (EUT L 325 af 20.12.2018, s. 25).

- (6) Håndtering af klima- og miljørelaterede udfordringer og opnåelse af målene i Parisaftalen er centrale elementer i Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 med titlen "Den europæiske grønne pagt" ("den europæiske grønne pagt").
- (7) Unionen forpligtede sig til at reducere sine nettodrivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030 i det ajourførte nationalt bestemte bidrag for Unionen og dets medlemsstater, der blev forelagt UNFCCC's sekretariat den 17. december 2020. Luftfarten bør bidrage til denne emissionsreduktionsindsats.
- (8) Gennem vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119¹ har Unionen i lovgivningen fastsat målet om at reducere emissionerne til nettonul senest i 2050 og målet om at opnå negative emissioner derefter. Ved nævnte forordning fastsættes der også et bindende mellemliggende EU-klimamål om en intern reduktion af nettodrivhusgasemissioner (emissioner efter fratrækning af optag) med mindst 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

- (9) Ændringer, der indføres ved dette direktiv, er afgørende for at sikre integriteten af EU ETS og effektivt styre EU ETS, således at det som et politisk værktøj kan bidrage til at nå Unionens mål om at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % senest i 2030 og blive klimaneutral senest i 2050 samt målet om at opnå negative emissioner derefter som fastsat i artikel 2, stk. 1, i forordning (EU) 2021/1119. Disse ændringer har dermed også til formål at gennemføre Unionens bidrag i henhold til Parisaftalen for så vidt angår luftfarten. Den samlede mængde kvoter til luftfart bør derfor konsolideres og underlægges den lineære reduktionsfaktor, som omhandlet i artikel 9 i direktiv 2003/87/EF.

- (10) I tillæg til CO₂ påvirker luftfarten klimaet gennem ikke-CO₂-emissioner såsom nitrogenoxider (NO_x), sodpartikler, oxiderede svovlforbindelser og virkninger fra vanddamp (H₂O), samt gennem atmosfæriske processer, som forårsages af sådanne emissioner, f.eks. dannelsen af ozon og kondensstriber. Sådanne ikke-CO₂-emissioners indvirkninger på klimaet afhænger af, hvilken type brændstof og motor der bruges, af emissionernes position, navnlig flyvemaskinens marchhøjde og dens breddegrads- og længdegradskoordinater, samt af tidspunktet for emissionerne og vejrforholdene. Baseret på Kommissionens konsekvensanalyse fra 2006 om medtagelsen af luftfart i EU ETS anerkendte direktiv 2008/101/EF, at luftfart har en indvirkning på det globale klima som følge af udledningen af ikke-CO₂-emissioner. I henhold til artikel 30, stk. 4, i direktiv 2003/87/EF, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/410¹, skal Kommissionen inden den 1. januar 2020 forelægge en ajourført analyse af de ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart, som, hvor det er relevant, ledsages af et forslag til, hvordan disse virkninger bedst håndteres. For at opfylde dette krav udførte Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) en ajourført analyse af de ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart på klimaændringer og offentliggjorde sin undersøgelse den 23. november 2020. Denne undersøgelses konklusioner bekræftede de tidligere estimeringer, nemlig at klimamæssige indvirkninger af ikke-CO₂-emissioner fra luftfartsaktiviteter samlet set er mindst lige så væsentlige som virkningerne fra CO₂ alene.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/410 af 14. marts 2018 om ændring af direktiv 2003/87/EF for at styrke omkostningseffektive emissionsreduktioner og lavemissionsinvesteringer og afgørelse (EU) 2015/1814 (EUT L 76 af 19.3.2018, s. 3).

- (11) Det fremgår af resultaterne af EASA's undersøgelse af 23. november 2020, at der i overensstemmelse med forsigtighedsprincippet ikke længere kan ses bort fra ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart. Det er nødvendigt med lovgivningsmæssige foranstaltninger på EU-plan for at opnå emissionsreduktioner i overensstemmelse med Parisaftalen. Kommissionen bør derfor oprette en overvågnings-, rapporterings- og verifikationsramme for ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart. På grundlag af resultaterne af denne ramme bør Kommissionen senest den 1. januar 2028 fremlægge en rapport og, hvis det er relevant, og på grundlag af en konsekvensanalyse forelægge et lovgivningsmæssigt forslag, der indeholder afbødende foranstaltninger for ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart, ved at udvide anvendelsesområdet for EU ETS til at omfatte sådanne virkninger.
- (12) For at nå de øgede klimaambitioner er det nødvendigt at sikre, at der afsættes så mange ressourcer som muligt til klimaomstillingen, som også bør være en retfærdig omstilling. Alle auktionsindtægter, der ikke opføres på Unionens budget, bør derfor anvendes til klimarelaterede formål.

- (13) Den samlede mængde kvoter til luftfart bør konsolideres ved tildeling af kvoter for flyvninger, som der skal returneres kvoter for i overensstemmelse med direktiv 2003/87/EF. Tildelingen vil for 2024 være baseret på den samlede tildeling til aktive luftfartøjsoperatører i 2023 reduceret med den lineære reduktionsfaktor som omhandlet i nævnte direktiv. Tildelingsniveauet bør øges for at tage hensyn til de ruter, der ikke var omfattet af EU ETS i 2023, men som er omfattet af EU ETS fra og med 2024.
- (14) Luftfartssektorens tildeling af kvoter bør foregå gennem en øget andel af auktionering fra året efter ikrafttrædelsen af dette direktiv under hensyntagen til sektorens evne til at overvælte de øgede omkostninger ved CO₂. Der bør gennemføres en gradvis udfasning af gratistildeling i 2024 og 2025 og fuld auktionering fra 2026.

- (15) Direktiv 2003/87/EF bør bidrage til at tilskynde til dekarbonisering af den kommercielle lufttransport. Omstillingen fra anvendelsen af fossile brændstoffer vil spille en rolle med hensyn til at opnå en sådan dekarbonisering. I betragtning af den høje grad af konkurrence mellem luftfartøjsoperatører, udviklingen af Unionens marked for bæredygtige flybrændstoffer og den væsentlige prisforskel mellem fossilt petroleum og bæredygtige flybrændstoffer bør denne omstilling imidlertid støttes ved at skabe incitamenter for frontløbere. I perioden fra den 1. januar 2024 til den 31. december 2030 bør der derfor reserveres 20 mio. kvoter til tildeling for at dække en del af den resterende prisforskel mellem fossilt petroleum og de støtteberettigede flybrændstoffer for individuelle luftfartøjsoperatører. Disse kvoter bør komme fra den pulje af de samlede kvoter, der er til rådighed for luftfart, og bør kun, på en ikke-diskriminerende måde, tildeles flyvninger, der er omfattet af returneringsforpligtelsen i direktiv 2003/87/EF. Efter en evaluering af reservens funktionsmåde, kan Kommissionen beslutte at forelægge et lovgivningsmæssigt forslag om tildeling af et begrænset og tidsbegrænset antal kvoter. En sådan tildeling bør kun gælde indtil den 31. december 2034.

- (16) Supersoniske erhvervsmæssige flyvninger ophørte med at være tilgængelige, bl.a. på grund af de uforholdsmæssigt store miljøskader som de forårsagede. Ikke desto mindre viser de nuværende tendenser en intensiv forskning i en genindførelse af supersonisk luftfart. Den positive sammenhæng mellem rejsehastigheden og emissionsniveauet som følge af brændstofforbrænding retfærdiggør, at subsoniske flyvninger behandles anderledes end supersoniske flyvninger. Det er derfor hensigtsmæssigt at udelukke eventuelle fremtidige supersoniske flyvninger fra den støtte, der ydes i henhold til dette direktiv, til ikke-fossile brændstoffer.
- (17) Direktiv 2003/87/EF bør også ændres for så vidt angår acceptable enheder til overholdelse for at inddrage CORSIA emissionsenhedens kriterier for støtteberettigelse, der blev vedtaget af ICAO-Rådet på dets 216. samling i marts 2019 som et væsentligt element i CORSIA. Luftfartøjsoperatører, der er hjemmehørende i Unionen, bør kunne anvende enheder til overholdelse af CORSIA for flyvninger til, fra eller mellem tredjelande, der anses for at deltage i CORSIA. For at sikre, at Unionens CORSIA-gennemførelse støtter Parisaftalens mål og giver incitament til bred deltagelse i CORSIA, bør enheder til overholdelse komme fra stater, der er parter i Parisaftalen, og som deltager i CORSIA, og dobbelttælling bør undgås.

- (18) For at sikre ensartede betingelser for anvendelsen af enheder i overensstemmelse med direktiv 2003/87/EF bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at vedtage en liste over de enheder, der bygger på dem, som ICAO-Rådet har fundet acceptable at anvende med henblik på overholdelse af CORSIA, og som opfylder betingelserne for støtteberettigelse i nærværende direktiv. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹.
- (19) For at sikre ensartede betingelser for de nødvendige ordninger med henblik på at opnå godkendelse fra de deltagende parter, for rettidige justeringer af rapporteringen af menneskeskabte emissioner fra kilder og optag gennem dræn, der er omfattet af de deltagende parters nationalt fastlagte bidrag, og for undgåelse af dobbelttælling og nettostigning i de globale emissioner bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge detaljerede krav til sådanne ordninger. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.
- (20) For at sikre ensartede betingelser for beregningen af kompensationskravene for CORSIA for EU-baserede luftfartøjsoperatører bør Kommissionen tillægges de dertil svarende gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (21) Eftersom det er meningen, at ansvaret for gennemførelsen og håndhævelsen af CORSIA for luftfartøjsoperatører, der er etableret uden for Unionen, udelukkende påhviler disse luftfartøjsoperatørers hjemland, bør der ikke være krav om, at luftfartøjsoperatører, der er etableret uden for Unionen, annullerer enheder med henblik på overholdelse af CORSIA i henhold til dette direktiv.
- (22) Eftersom det er meningen, at ansvaret for gennemførelsen og håndhævelsen af CORSIA for luftfartøjsoperatører, der er etableret uden for Unionen, udelukkende påhviler disse luftfartøjsoperatørers hjemland, kan den stat, hvor en luftfartøjsoperatør er etableret, hvis den pågældende luftfartøjsoperatør, der er etableret uden for Unionen, har væsentlige emissioner fra flyvninger inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) eller ved afgang fra en flyveplads beliggende i EØS til en flyveplads beliggende i Schweiz eller i Det Forenede Kongerige, også meddele uoverensstemmelser vedrørende anvendelsen af CORSIA for så vidt angår flyvninger inden for Europa. Direktiv 2003/87/EF bør løbende tages op til revision i lyset af udviklingen i denne henseende.
- (23) For at sikre lige behandling på ruter bør flyvninger til og fra stater, der ikke gennemfører CORSIA i forbindelse med EU-retten, bortset fra flyvninger, der afgår fra en flyveplads beliggende i EØS og ankommer til en flyveplads beliggende i EØS, i Schweiz eller i Det Forenede Kongerige, være undtaget fra forpligtelsen til at returnere kvoter eller annullere enheder. For at tilskynde til fuld gennemførelse af CORSIA fra og med 2027 bør undtagelsen kun gælde for emissioner indtil den 31. december 2026 i forbindelse med returnering af kvoter.

- (24) I henhold til artikel 191 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) skal Unionens politik på miljøområdet bidrage til fremme på internationalt plan af foranstaltninger til bekæmpelse af klimaændringer, og det kræver, at Unionen og medlemsstaterne inden for rammerne af deres respektive beføjelser samarbejder med tredjelande og med de kompetente internationale organisationer. Disse mål er også relevante for ICAO og videreudviklingen af CORSIA.
- (25) Datagennemsigtighed og offentlig adgang til oplysninger er afgørende for at forbedre ansvarligheden og håndhævelsen. Kommissionen bør derfor på en brugervenlig måde offentliggøre oplysninger om luftfartøjsoperatørers emissioner og kompensationer. En sådan offentliggørelse ville lette vurderingen af CORSIA's indvirkning på den globale reduktion af CO₂-emissioner og dens rolle med hensyn til at nå målene i Parisaftalen.
- (26) Flyvninger til og fra de mindst udviklede lande og små udviklingsøstater som defineret af De Forenede Nationer, som ikke gennemfører CORSIA, i forbindelse med EU-retten, bortset fra de stater hvis BNP pr. indbygger er lig med eller overstiger EU-gennemsnittet, bør undtages fra forpligtelsen til at returnere kvoter eller annullere enheder. Der bør ikke være nogen slutdato for denne undtagelse.

- (27) For at sikre ensartede betingelser for undtagelse af luftfartøjsoperatører fra kompensationskravene som fastlagt i henhold til dette direktiv for så vidt angår emissioner fra flyvninger til og fra stater, der er mindre strenge med hensyn til anvendelsen af CORSIA i deres nationale lovgivning eller undlader at håndhæve CORSIA-bestemmelserne i samme udstrækning som alle andre luftfartøjsoperatører i henhold til dette direktiv, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at undtage luftfartøjsoperatører, der er hjemhørende i Unionen, fra kompensationskrav for emissioner fra flyvninger, hvor der forekommer en betydelig konkurrenceforvridning til skade for luftfartøjsoperatører, der er hjemhørende i Unionen, på grund af en mindre stringent gennemførelse eller håndhævelse af CORSIA i tredjelande. Konkurrenceforvridningen kan skyldes en mindre stringent tilgang til støtteberettigede enheder eller bestemmelser om dobbelttælling. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.
- (28) For at sikre ensartede betingelser for etablering af lige vilkår på ruter mellem to forskellige stater, der anvender CORSIA, når disse stater lader luftfartøjsoperatører anvende andre enheder end dem, der er opført på den liste over enheder til overholdelse, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for at give luftfartøjsoperatører hjemhørende i en medlemsstat mulighed for at anvende andre enhedstyper end dem, der er opført på den liste over enheder til overholdelse, eller mulighed for ikke at være bundet af betingelserne for enheders støtteberettigelse, der er indført ved dette direktiv. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.

- (29) Kommissionen bør aflægge rapport om gennemførelsen af CORSIA og ICAO's kurv af foranstaltninger for at opfylde det langsigtede globale tilstræbte mål for international luftfart om netto nul kulstofemissioner senest i 2050 ("det langsigtede globale tilstræbte mål"), der blev vedtaget af den 41. ICAO-Forsamling den 7. oktober 2022.
- (30) Med henblik på at gøre fremskridt i ICAO har Unionen ved tre lejligheder vedtaget tidsbestemte undtagelser fra EU ETS for at begrænse overholdelsesforpligtelserne til emissioner fra flyvninger mellem flyvepladser beliggende i EØS, således at luftfartøjsoperatører, uanset hvor de har hjemsted, ligebehandles på deres ruter. Den seneste undtagelse fra EU ETS, der blev fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2392¹, begrænser overholdelsesforpligtelserne til emissioner fra flyvninger inden for EØS indtil 2023 og forudser potentielle ændringer af anvendelsesområdet for systemet, hvad angår aktiviteter til eller fra flyvepladser beliggende uden for EØS, fra den 1. januar 2024 og fremover efter foretagelsen af den i nævnte forordning anførte revision. For at vurdere gennemførelsen af CORSIA, hvis pilotfase er begyndt, og hvordan den anvendes i praksis, bør den nuværende undtagelse fra EU ETS-forpligtelserne forlænges med hensyn til returneringsforpligtelser indtil den 31. december 2026 vedrørende flyvninger udført af luftfartøjsoperatører på ruter, der ikke er omfattet af CORSIA, til og fra relevante tredjelande, for hvilke EU ETS-rapporterings- og returneringsforpligtelser ellers ville finde anvendelse senest den 31. marts 2027 og den 30. september 2027.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/2392 af 13. december 2017 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 (EUT L 350 af 29.12.2017, s. 7).

Dette bør være den sidste tidsbestemte undtagelse fra EU ETS. Der bør foretages en revision af CORSIA senest den 1. juli 2026. Hvis ICAO-Forsamlingen ikke senest den 31. december 2025 har styrket CORSIA i overensstemmelse med opfyldelsen af dens langsigtede globale tilstræbte mål, med henblik på at opfylde Parisaftalens mål, eller hvis de stater, der er opført i en gennemførelsesretsakt, som vedtages af Kommissionen, tegner sig for mindre end 70 % af emissionerne fra international luftfart ifølge de seneste tilgængelige data, bør Kommissionen, hvor det er relevant, foreslå, at EU ETS finder anvendelse på emissioner fra afgående flyvninger fra 2027, og at luftfartøjsoperatører bør kunne fratrække eventuelle omkostninger fra CORSIA-kompensation på disse ruter for at undgå dobbelt opkrævning. Hvis et tredjeland ligeledes ikke anvender CORSIA fra 2027, bør EU ETS finde anvendelse på emissioner fra flyvninger, der afgår til det pågældende tredjeland.

- (31) Oplysninger om anvendelsen af enheder til overholdelse af kompensationskrav under CORSIA bør gøres offentligt tilgængelige på en ikke mindre gennemsigtig måde end den for oplysninger om anvendelsen af internationale kreditter i henhold til direktiv 2003/87/EF indtil 2020 i henhold til bilag XIV til Kommissionens forordning (EU) nr. 389/2013¹.

¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 389/2013 af 2. maj 2013 om oprettelse af et EU-register i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF og Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 280/2004/EF og nr. 406/2009/EF, og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 920/2010 og nr. 1193/2011 (EUT L 122 af 3.5.2013, s. 1).

- (32) Den 7. oktober 2022 og i forbindelse med covid-19-pandemien besluttede den 41. ICAO-Forsamling at ændre det tidligere referencescenarie for CORSIA for perioden fra 2024 til 2035 fra de gennemsnitlige CO₂-emissioner i 2019 og 2020 til 85 % af CO₂-emissionerne i 2019. Gennemsnittet af alle rapporterede CO₂-emissioner for 2019 og 2020 var på 435 859 594 ton. CO₂-Emissionerne i 2019 var på 608 076 604 ton, og 85 % af dette tal er 516 865 113 ton. Det faktiske referencescenarie, som ICAO anvender for at beregne sektorens vækstfaktor, fastsættes imidlertid ved hjælp af en delmængde af CO₂-emissioner, hvor der kun tages hensyn til CO₂-emissioner på ruter, der er omfattet af kompensationskrav. For den delmængde af alle statspar, der er omfattet af kompensationskrav i 2021, offentliggøres gennemsnittet af CO₂-emissionerne i 2019 og 2020 ikke af ICAO, men anslås til 245 mio. ton, og CO₂-emissionerne i 2019 var på 341 380 188 ton, hvoraf 85 % er 290 173 160 ton. For alle statspar, der forventes at være omfattet af kompensationskrav i 2027, anslås de gennemsnitlige CO₂-emissioner for 2019 og 2020 til ca. 373 mio. ton, mens 85 % af de tilsvarende CO₂-emissioner i 2019 anslås til ca. 439 mio. ton.
- (33) For at sikre ensartede betingelser for opførelse af en liste over stater, der anses for at anvende CORSIA inden for rammerne af direktiv 2003/87/EF, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at vedtage og ajourføre listen over andre stater end EØS-lande, Schweiz og Det Forenede Kongerige, der anses for at deltage i CORSIA med henblik på at opfylde EU-retten. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 182/2011.

- (34) Luftfartssektorens omstilling til bæredygtig luftfart skal tage hensyn til sektorens sociale dimension og dens konkurrenceevne med henblik på at sikre, at denne omstilling er socialt retfærdig og omfatter uddannelse, omskoling og opkvalificering af arbejdstagere. Kommissionen bør forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af dette direktiv og dets sociale indvirkninger på luftfartssektoren.
- (35) Flyvninger på 1 000 km eller mindre tegner sig for 6-9 % af de samlede CO₂-emissioner fra luftfarten. Kommissionen bør forelægge en rapport om foranstaltninger til fremme af et modalskift i retning af alternative, mere bæredygtige transportformer i afventning af de teknologiske gennembrud og tilgængeligheden af nulemissionsflybrændstoffer og -luftfartøjer.
- (36) Mens EU ETS har fundet anvendelse på flyvninger siden 2012, indeholder "Fit for 55"-pakken yderligere foranstaltninger, som sammen med EU ETS kan have en kumulativ indvirkning på sektoren. For at sikre luftfartsforbindelser for flyvninger til ømråder eller små lufthavne bør mekanismen i dette direktiv, som er udformet med henblik på at udligne den resterende prisforskel mellem fossile flybrændstoffer og alternativer hertil, begrænse de negative virkninger for luftfartsforbindelserne og mindske risikoen for kulstoflækage. Senest i 2026 bør Kommissionen aflægge rapport om de mulige virkninger for luftfartsforbindelserne.

- (37) Emissionsfaktoren for jetpetroleum (Jet A1 eller Jet A) i henhold til EU ETS bør tilpasses emissionsfaktoren for den type brændstof, der er fastsat i CORSIA SARP'er. Der bør ikke foretages ændringer i tildelingsniveauerne som følge af den forøgede emissionsfaktor for jetpetroleum, fordi gratistildeling til luftfart udfases gradvist som følge af dette direktiv til fordel for auktionering med henblik på at sikre større emissionsreduktioner.
- (38) Vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, som anvender brint fra vedvarende energikilder, og som er i overensstemmelse med artikel 25 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001¹, bør anses for at producere nulmission for de luftfartøjsoperatører, der anvender dem, indtil de nærmere regler for passende regnskabsføring er fastsat i henhold til nærværende direktiv.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

- (39) For at fastsætte nærmere regler om den årlige beregning af prisforskellen mellem fossilt petroleum og støtteberettigede brændstoffer i overensstemmelse med en forordning om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig flytransport, om tildeling af kvoter for anvendelsen af sådanne støtteberettigede brændstoffer og om beregning af de drivhusgasemissioner, der er sparet som følge af anvendelsen af sådanne støtteberettigede brændstoffer, samt for at fastsætte regler for at tage hensyn til incitamenterne fra kulstofprisen og fra harmoniserede minimumsafgiftssatser på fossile brændstoffer, bør Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF. Kommission bør desuden tillægges beføjelse til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår fastsættelse af de nærmere regler for medlemsstaternes auktionering af luftfartskvoter, herunder de nærmere regler for auktioneringen, som er nødvendige for overførsel af en del af indtægterne fra en sådan auktionering til Unionens almindelige budget som egne indtægter. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (40) Der bør lægges særlig vægt på at fremme tilgængeligheden for Unionens regioner i den yderste periferi. Der bør derfor fastsættes en midlertidig undtagelse indtil den 31. december 2030 fra EU ETS for emissioner fra flyvninger mellem en flyveplads beliggende i en medlemsstats region i den yderste periferi og en flyveplads beliggende i samme medlemsstat uden for denne region i den yderste periferi for at imødekomme borgernes største behov for så vidt angår beskæftigelse, uddannelse og andre muligheder. Denne undtagelse bør af samme årsager omfatte flyvninger mellem flyvepladser, der begge er beliggende i samme region i den yderste periferi eller i forskellige regioner i den yderste periferi i samme medlemsstat.
- (41) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2023/136¹ skal finde anvendelse for så vidt angår den meddelelse til luftfartøjsoperatører, som medlemsstaterne skal give senest den 30. november 2023 i henhold til direktiv 2003/87/EF, forudsat at sektorens vækstfaktor for emissioner i 2022, som skal offentliggøres af ICAO, er lig med nul.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2023/136 af 18. januar 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår meddelelsen om kompensation i forbindelse med en global markedsbaseret foranstaltning for luftfartøjsoperatører, der er etableret i Unionen, (EUT L 19 af 20.1.2023, s. 1).

- (42) Det er vigtigt at have en samlet tilgang til innovation for at nå målene i den europæiske grønne pagt og understøtte den europæiske industris konkurrenceevne. Dette er særlig vigtigt for sektorer, der er svære at dekarbonisere, såsom luftfart og skibsfart, hvor der er brug for en kombination af operationelle forbedringer, alternative klimaneutrale brændstoffer og teknologiske løsninger. Medlemsstaterne bør derfor sikre, at de nationale gennemførelsesbestemmelser ikke står i vejen for innovation og er teknologineutrale. På EU-plan støttes den nødvendige forsknings- og innovationsindsats bl.a. gennem Horisont Europa – rammeprogrammet for forskning og innovation, som omfatter betydelig finansiering og nye instrumenter for de sektorer, der er omfattet af EU ETS.
- (43) Innovationsfonden, der er oprettet ved direktiv 2003/87/EF, skal støtte forskning i samt udvikling og udrulning af dekarboniseringsløsninger, herunder nulemissionsteknologier, og mindske luftfartens klima- og miljøvirkninger. Den skal også støtte elektrificering og foranstaltninger til at reducere luftfartens samlede virkninger.

- (44) Målene for dette direktiv, nemlig at sikre luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål for økonomien som helhed og på passende vis at gennemføre CORSIA i EU-retten, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af dets omfang og virkninger 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 dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (45) Medlemsstaterne bør gennemføre dette direktiv senest den 31. december 2023 i betragtning af behovet for en hurtig klimaindsats og for, at alle sektorer bidrager til emissionsreduktioner på en omkostningseffektiv måde.
- (46) Forenklinger af de administrative procedurer og tilpasning af disse procedurer til bedste praksis vil begrænse de administrative byrder til et minimum.
- (47) Direktiv 2003/87/EC bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1
Ændringer til direktiv 2003/87/EF

I direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 3 tilføjes følgende nummer:

"v) "ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart": virkningerne på klimaet af udledningen under brændstofforbrænding af nitrogenoxider (NO_x), sodpartikler, oxiderede svovlforbindelser og virkninger fra vanddamp, herunder kondensstriber, fra et luftfartøj, der foretager en flyvning som opført i bilag I"

2) I artikel 3c foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 udgår

b) Følgende stykker tilføjes:

- "5. Kommissionen fastsætter den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatører for året 2024 på grundlag af den samlede tildeling af kvoter til luftfartøjsoperatører, der udførte luftfartsaktiviteter angivet i bilag I i året 2023, reduceret med den lineære reduktionsfaktor som omhandlet i artikel 9, og offentliggør denne mængde samt den mængde gratistildeling, der ville have fundet sted i 2024 i henhold til de regler for gratistildeling, der var gældende forud for de ændringer, som indføres ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/...⁺.
6. For perioden fra den 1. januar 2024 til den 31. december 2030 reserveres højst 20 mio. af den samlede mængde kvoter, der er omhandlet i stk. 5, til kommercielle luftfartøjsoperatører på et gennemsigtigt, lige og ikkediskriminerende grundlag til anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer og andre flybrændstoffer, der ikke stammer fra fossile brændstoffer, og som er identificeret i en forordning om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport, til at blive medregnet i forhold til at opnå den mindsteandel af bæredygtige flybrændstoffer, som det i henhold til nævnte forordning kræves, at flybrændstof, som leverandører af flybrændstof stiller til rådighed for luftfartøjsoperatører i EU-lufthavne, indeholder, til subsoniske flyvninger, for hvilke der skal returneres kvoter i overensstemmelse med dette direktivs artikel 12, stk. 3.

⁺ EUT: Indsæt venligst i teksten nummeret på det direktiv, der er indeholdt i dokument PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)), og indsæt nummer, dato, titel og EUT-henvisning for nævnte direktiv i fodnoten.

Hvor støtteberettiget flybrændstof ikke fysisk kan henføres til en bestemt flyvning i en lufthavn, skal kvoterne, der er reserveret i henhold til dette afsnit, være til rådighed for støtteberettiget flybrændstof, der påfyldes i den pågældende lufthavn, i forhold til emissionerne fra luftfartøjsoperatørens flyvninger fra den pågældende lufthavn, for hvilke der skal returneres kvoter i overensstemmelse med dette direktivs artikel 12, stk. 3.

Medlemsstaterne tildeler de kvoter, der er reserveret i henhold til dette stykkes første afsnit, til at dække en del af eller hele prisforskellen mellem anvendelsen af fossilt petroleum og anvendelsen af de relevante støtteberettigede flybrændstoffer under hensyntagen til incitamenterne fra kulstofprisen og fra harmoniserede minimumsafgiftssatser på fossile brændstoffer. Ved beregningen af denne prisforskel tager Kommissionen hensyn til den tekniske rapport, som offentliggøres af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur i henhold til en forordning om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport. Medlemsstaterne sikrer synligheden af finansieringen i henhold til dette stykke på en måde svarende til kravene i dette direktivs artikel 30m, stk. 1, litra a) og b).

De kvoter, der tildeles i henhold til dette stykke, omfatter:

- a) 70 % af den resterende prisforskel mellem anvendelsen af fossilt petroleum og brint fra vedvarende energikilder og avancerede biobrændstoffer som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 34), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001^{**}, for hvilke emissionsfaktoren er nul i henhold til bilag IV eller i henhold til den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i medfør af dette direktivs artikel 14
- b) 95 % af den resterende prisforskel mellem anvendelsen af fossilt petroleum og vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, som er i overensstemmelse med artikel 25 i direktiv (EU) 2018/2001, og som anvendes inden for luftfart og for hvilke emissionsfaktoren er nul i henhold til bilag IV eller i henhold til den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i medfør af dette direktivs artikel 14
- c) 100 % af den resterende prisforskel mellem anvendelsen af fossilt petroleum og ethvert støtteberettiget flybrændstof, der ikke stammer fra fossile brændstoffer omfattet af dette stykkes første afsnit, i lufthavne på øer, der er mindre end 10 000 km², og som ikke har nogen vej- eller jernbaneforbindelse med fastlandet, i lufthavne, der ikke er tilstrækkeligt store til at blive defineret som EU-lufthavne i overensstemmelse med en forordning om lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport, og i lufthavne beliggende i en region i den yderste periferi

- d) i andre tilfælde end dem, der er omhandlet i litra a), b) og c), 50 % af den resterende prisforskel mellem anvendelsen af fossilt petroleum og ethvert støtteberettiget flybrændstof, der ikke er fremstillet af fossile brændstoffer omfattet af dette stykkes første afsnit.

Ved tildelingen af kvoter i henhold til dette stykke kan der tages hensyn til eventuel støtte fra andre ordninger på nationalt plan.

Kommercielle luftfartøjsoperatører kan årligt ansøge om en tildeling af kvoter baseret på mængden af hvert støtteberettiget flybrændstof som omhandlet i dette stykke, der er anvendt på flyvninger, for hvilke der skal returneres kvoter i overensstemmelse med artikel 12, stk. 3, mellem den 1. januar 2024 og den 31. december 2030, undtagen flyvninger, for hvilke dette krav anses for at være opfyldt i henhold til artikel 28a, stk. 1. Hvis efterspørgslen efter kvoter til anvendelse af sådanne brændstoffer i et givet år er større end de kvoter, der er til rådighed, reduceres mængden af kvoter på en ensartet måde for alle de berørte luftfartøjsoperatører ved tildelingen det pågældende år.

Kommissionen offentliggør i *Den Europæiske Unions Tidende* detaljerede oplysninger om den gennemsnitlige omkostningsforskel mellem fossilt petroleum, under hensyntagen til incitamenterne fra kulstofprisen og fra harmoniserede minimumsafgiftssatser på fossile brændstoffer, og de relevante støtteberettigede flybrændstoffer på årsbasis for det foregående år.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere dette direktiv ved fastsættelse af de nærmere regler for den årlige beregning af den omkostningsforskel, der er omhandlet i dette stykkes sjette afsnit, for tildelingen af kvoter til anvendelse af de brændstoffer, der er angivet i dette stykkes første afsnit, og for beregningen af de drivhusgasemissioner, der spares som følge af anvendelsen af brændstoffer, som rapporteres i henhold til den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 14, stk. 1, og fastsættelse af ordningerne for hensyntagen til incitamenter fra kulstofprisen og fra harmoniserede minimumsafgiftssatser for fossile brændstoffer.

Senest den 1. januar 2028 foretager Kommissionen en evaluering af anvendelsen af dette stykke og forelægger resultaterne af denne evaluering i en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet på en rettidig måde. Rapporten kan, hvor det er relevant, ledsages af et lovgivningsmæssigt forslag om tildeling af en begrænset og tidsbegrænset kvotemængde indtil den 31. december 2034 for yderligere at tilskynde til anvendelse af de brændstoffer, der er angivet i dette stykkes første afsnit, navnlig anvendelsen af vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, i overensstemmelse med artikel 25 i direktiv (EU) 2018/2001, og som anvendes inden for luftfart og for hvilke emissionsfaktoren er nul i henhold til bilag IV eller i henhold til den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i medfør af dette direktivs artikel 14.

Fra den 1. januar 2028 evaluerer Kommissionen anvendelsen af dette stykke i den årlige rapport, den skal forelægge i henhold til artikel 10, stk. 5.

7. For flyvninger, der afgår fra en flyveplads beliggende i EØS, og som ankommer til en flyveplads beliggende i EØS, i Schweiz eller i Det Forenede Kongerige, og som ikke var omfattet af EU ETS i 2023, forhøjes den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatører, med de tildelingsniveauer, herunder gratistildeling og auktionering, som ville have fundet sted, hvis de var omfattet af EU ETS i det pågældende år, reduceret med den lineære reduktionsfaktor som omhandlet i artikel 9.
8. Uanset artikel 12, stk. 3, artikel 14, stk. 3, og artikel 16 anser medlemsstaterne kravene fastsat i disse bestemmelser for at være opfyldt og træffer ingen foranstaltninger over for luftfartøjsoperatører for så vidt angår emissioner indtil den 31. december 2030 udledes i forbindelse med flyvninger mellem en flyveplads beliggende i en medlemsstats region i den yderste periferi og en flyveplads beliggende i samme medlemsstat, herunder en anden flyveplads beliggende i den samme region i den yderste periferi eller i en anden region i den yderste periferi i samme medlemsstat.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/... af ... om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål for økonomien som helhed og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning (EUT L ...)

** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82)."

3) I artikel 3d foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. I 2024 og 2025 auktioneres 15 % af de kvoter, der er omhandlet i artikel 3c, stk. 5 og 7, samt henholdsvis 25 % i 2024 og 50 % i 2025 af de resterende 85 % af disse kvoter, som ville have været tildelt gratis, bortset fra de kvotemængder, der er omhandlet i artikel 3c, stk. 6, og artikel 10a, stk. 8, fjerde afsnit. De resterende kvoter for disse år tildeles gratis.

Fra 1. januar 2026 auktioneres hele den mængde kvoter, der ville have været tildelt gratis det pågældende år, bortset fra den mængde kvoter, der er omhandlet i artikel 3c, stk. 6, og artikel 10a, stk. 8, fjerde afsnit."

b) Følgende stykke indsættes:

"1a. Kvoter, der tildeles gratis, tildeles luftfartøjsoperatører proportionalt med deres andel af verificerede emissioner fra luftfartsaktiviteter, der rapporteres for 2023. Ved denne beregning skal der også tages hensyn til verificerede emissioner fra luftfartsaktiviteter, der er rapporteret for flyvninger, som først er omfattet af EU ETS fra den 1. januar 2024. Senest den 30. juni i det relevante år udsteder de kompetente myndigheder de kvoter, der skal tildeles gratis det pågældende år."

c) Stk. 2 udgår.

d) Stk. 3 og 4 affattes således:

"3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere dette direktiv vedrørende de nærmere bestemmelser for medlemsstaternes auktionering af luftfartskvoter i overensstemmelse med denne artikels stk. 1 og 1a, herunder de nærmere regler for auktioneringen, som er nødvendige for overførsel af en del af indtægterne fra en sådan auktionering til Unionens almindelige budget som egne indtægter i overensstemmelse med artikel 311, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Mængden af kvoter, der i hver periode skal auktioneres af hver enkelt medlemsstat, skal stå i rimeligt forhold til medlemsstatens andel af de samlede tilskrevne luftfartsemissioner for alle medlemsstaterne for referenceåret, som rapporteret i medfør af artikel 14, stk. 3, og som verificeret i medfør af artikel 15. For hver periode, der er omhandlet i artikel 13, er referenceåret det kalenderår, der udløber 24 måneder inden begyndelsen af den periode, auktionen vedrører. De delegerede retsakter skal sikre, at de principper, der er fastsat i artikel 10, stk. 4, overholdes.

4. Medlemsstaterne fastlægger, hvordan indtægterne fra auktioneringen af kvoter, der er omfattet af dette kapitel, skal anvendes, bortset fra de indtægter, der er bestemt til at være egne indtægter i overensstemmelse med artikel 311, stk. 3, i TEUF og opført på Unionens almindelige budget. Medlemsstaterne anvender indtægterne fra auktioneringen af kvoter, eller en til disse indtægter svarende økonomisk værdi, i overensstemmelse med dette direktivs artikel 10, stk. 3."

4) Artikel 3e og 3f udgår.

5) I artikel 11a foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, 2 og 3 affattes således:

"1. Med forbehold af denne artikels stk. 2 og 3 skal luftfartøjsoperatører, der er indehavere af et AOC (aircraft operator certificate), som er udstedt af en medlemsstat, eller er registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi samt i områder og territorier, som hører under den pågældende medlemsstat, kunne anvende følgende enheder til at opfylde deres forpligtelser til at annullere enheder for den mængde, der er meddelt i medfør af artikel 12, stk. 6, som fastlagt i artikel 12, stk. 9:

a) kreditter godkendt af parter, der deltager i den mekanisme, der er oprettet i henhold til artikel 6, stk. 4, i Parisaftalen

- b) kreditter, der er godkendt af de parter, der deltager i krediteringsprogrammer, og som af ICAO-Rådet anses for at være støtteberettigede, jf. den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til stk. 8
 - c) kreditter, der er godkendt af parterne i aftaler i henhold til stk. 5
 - d) kreditter udstedt i forbindelse med projekter på EU-plan i henhold til artikel 24a.
2. De enheder, der er omhandlet i stk. 1, litra a) og b), kan anvendes, hvis følgende betingelser er opfyldt:
- a) De har oprindelse i en stat, der på anvendelsestidspunktet er part i Parisaftalen.
 - b) De har oprindelse i en stat, der er opført på listen i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, som deltager i ICAO's ordning for CO₂-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA). Denne betingelse gælder ikke for emissioner før 2027 og gælder heller ikke for de mindst udviklede lande eller små udviklingsøstater som defineret af De Forenede Nationer, bortset fra de stater, hvis BNP pr. indbygger er lig med eller overstiger EU-gennemsnittet.

3. De enheder, der er omhandlet i stk. 1, litra a), b) og c), kan anvendes, hvis der er indført ordninger, som de deltagende parter har godkendt, hvis der foretages rettidige justeringer af rapporteringen af menneskeskabte emissioner fra kilder og optag gennem dræn, der er omfattet af de deltagende parters nationalt bestemte bidrag, og dobbelttælling og nettostigning i de globale emissioner undgås.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede krav til de i dette stykkes første afsnit omhandlede ordninger, som kan omfatte rapporterings- og registreringskrav, og til opregning af de stater eller programmer, der anvender disse ordninger. Der skal i disse ordninger tages hensyn til den fleksibilitet, der gives til de mindst udviklede lande og små udviklingsøstater i overensstemmelse med denne artikels stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 22a, stk. 2."

- b) Stk. 4 udgår.

c) Følgende stykke tilføjes:

"8. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der indeholder en liste over enheder, som ICAO-Rådet har anset for at være støtteberettigede, og som opfylder de betingelser, der er fastsat i denne artikels stk. 2 og 3. Kommissionen vedtager også gennemførelsesretsakter med henblik på at opdatere denne liste i nødvendigt omfang. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 22a, stk. 2."

6) I artikel 12 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 6 affattes således:

"6. I overensstemmelse med den metode, der er fastsat i den i denne artikels stk. 8 omhandlede gennemførelsesretsakt, beregner medlemsstaterne hvert år kompensationskravene for det foregående kalenderår for så vidt angår flyvninger til, fra og mellem stater, der er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, og for så vidt angår flyvninger mellem Schweiz eller Det Forenede Kongerige og de stater, der er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, og underretter senest den 30. november hvert år luftfartøjsoperatørerne herom.

I overensstemmelse med den metode, der er fastsat i den i denne artikels stk. 8 omhandlede gennemførelsesretsakt, beregner medlemsstaterne også de samlede endelige kompensationskrav for en given CORSIA-opfyldelsesperiode og underretter senest den 30. november året efter det sidste år i den relevante CORSIA-opfyldelsesperiode de luftfartøjsoperatører, der opfylder de i dette stykkes tredje afsnit fastsatte betingelser, om disse krav.

Medlemsstaterne underretter de luftfartøjsoperatører, der opfylder alle følgende betingelser, om kompensationsniveauet:

- a) luftfartøjsoperatørerne er indehaver af et AOC, der er udstedt af en medlemsstat, eller er registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi samt i områder og territorier, der hører under den pågældende medlemsstat, og
- b) de producerer CO₂-emissioner på mere end 10 000 ton om året fra anvendelsen af fly med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, der foretager flyvninger omfattet af bilag I, bortset fra luftfartøjer, der afgår og ankommer i samme medlemsstat, herunder regioner i den yderste periferi i samme medlemsstat, fra den 1. januar 2021.

I forbindelse med første afsnit, litra b), medregnes CO₂-emissioner fra følgende typer flyvninger ikke:

- i) statslige flyvninger
- ii) humanitære flyvninger
- iii) ambulanceflyvninger
- iv) militære flyvninger
- v) brandslukningsflyvninger
- vi) flyvninger forud for eller efter en humanitær flyvning, en ambulanceflyvning eller en brandslukningsflyvning, forudsat at de pågældende flyvninger blev foretaget med samme luftfartøj og var nødvendige for at udføre de dermed forbundne humanitære, medicinske eller brandslukningsmæssige aktiviteter eller for at omplacere luftfartøjet efter disse aktiviteter med henblik på dets næste aktivitet."

b) Følgende stykker tilføjes:

"8. Beregningen af de i denne artikels stk. 6 omhandlede kompensationskrav med henblik på CORSIA foretages i overensstemmelse med en metode, der præciseres af Kommissionen for flyvninger til, fra og mellem stater, der er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, og flyvninger mellem Schweiz eller Det Forenede Kongerige og stater, der er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, som præciserer metoden til beregning af kompensationskrav for luftfartøjsoperatører som omhandlet i dette stykkes første afsnit.

Disse gennemførelsesretsakter præciserer navnlig anvendelsen af de krav, der følger af de relevante bestemmelser i dette direktiv, navnlig artikel 3c, 11a, 12 og 25a, og, så vidt muligt i lyset af de relevante bestemmelser i dette direktiv, de internationale standarder og anbefalet praksis for miljøbeskyttelse i forbindelse med CORISA (CORSIA SARP'er).

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 22a, stk. 2. Den første af disse gennemførelsesretsakter vedtages senest den 30. juni 2024.

9. Luftfartøjsoperatører, der er indehavere af et AOC, som er udstedt af en medlemsstat, eller er registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi, samt i områder og territorier, der hører under den pågældende medlemsstat, annullerer kun enheder som omhandlet i artikel 11a for den mængde, som den pågældende medlemsstat har meddelt i overensstemmelse med stk. 6, for den relevante CORSIA-opfyldelsesperiode. Annulleringen skal finde sted senest den 31. januar 2025 for emissioner i perioden 2021-2023 og senest den 31. januar 2028 for emissioner i perioden 2024-2026."

7) I artikel 14 tilføjes følgende stykker:

- "5. Luftfartøjsoperatører rapporterer en gang om året om de ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart, der indtræffer fra den 1. januar 2025. Med henblik herpå vedtager Kommissionen senest den 31. august 2024 en gennemførelsesretsakt i henhold til stk. 1, med henblik på at medtage ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart i en overvågnings-, rapporterings- og verifikationsramme. Denne overvågnings-, rapporterings- og verifikationsramme skal som minimum indeholde de tredimensionale flyvevejsdata om luftfartøjer, der er til rådighed, og data om den omgivende fugtighed og temperatur, således at der kan udregnes en CO₂-ækvivalent pr. flyvning. Med forbehold af de tilgængelige ressourcer sikrer Kommissionen, at der er værktøjer til rådighed til at lette og så vidt muligt automatisere overvågning, rapportering og verifikation, med henblik på at minimere enhver administrativ byrde.

Fra den 1. januar 2025 sikrer medlemsstaterne, at hver luftfartøjsoperatør overvåger og rapporterer ikke-CO₂-relaterede virkninger af hvert enkelt luftfartøj, som vedkommende udfører flyvninger med i hvert kalenderår, til den kompetente myndighed efter udgangen af hvert år i overensstemmelse med de i stk. 1 omhandlede gennemførelsesretsakter.

Kommissionen forelægger hvert år fra 2026 som led i den i artikel 10, stk. 5, omhandlede rapport, en rapport om resultaterne af anvendelsen af den i dette stykkes først afsnit omhandlede overvågnings-, rapporterings- og verifikationsramme.

Senest den 31. december 2027 forelægger Kommissionen på grundlag af resultaterne af anvendelsen af overvågnings-, rapporterings- og verifikationsrammen for ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart en rapport og, hvis det er relevant og efter først at have foretaget en konsekvensanalyse, et lovgivningsmæssigt forslag, med henblik på at afbøde ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart ved at udvide anvendelsesområdet for EU ETS til også at omfatte ikke-CO₂-relaterede virkninger af luftfart.

6. Kommissionen offentliggør som minimum følgende aggregerede årlige emissionsrelaterede data fra luftfartsaktiviteter, der er rapporteret til medlemsstaterne eller fremsendt til Kommissionen i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066* og artikel 7 i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/1603**, senest tre måneder efter den respektive rapporteringsfrist og på en brugervenlig måde:

- a) for hvert flyvepladspar inden for EØS:

- i) emissioner fra alle flyvninger

- ii) samlet antal flyvninger
 - iii) samlet antal passagerer
 - iv) luftfartøjstype
- b) pr. luftfartøjsoperatør:
- i) data om emissioner fra flyvninger inden for EØS, fra flyvninger, der afgår fra EØS, flyvninger, der ankommer til EØS og flyvninger mellem to tredjelande, opdelt efter statspar og data om emissioner, der er omfattet af forpligtelsen til at annullere CORSIA-berettigede emissionsenheder
 - ii) mængden af kompensationskrav, der er beregnet i overensstemmelse med artikel 12, stk. 8;
 - iii) mængden og typen af kreditter i henhold til artikel 11a, der anvendes til at overholde luftfartøjsoperatørernes kompensationskrav som omhandlet i dette litras nr. ii)
 - iv) mængden og typen af anvendte brændstoffer, for hvilke emissionsfaktoren er nul i henhold til dette direktiv, eller som giver luftfartøjsoperatøren ret til at modtage kvoter i henhold til artikel 3c, stk. 6.

For så vidt angår første afsnits litra a) og b) kan en luftfartøjsoperatør under særlige omstændigheder, hvor denne luftfartøjsoperatør opererer på et meget begrænset antal flyvepladspar eller i et meget begrænset antal statspar, der er omfattet af kompensationskrav, eller i et meget begrænset antal statspar, der ikke er omfattet af kompensationskrav, anmode den administrerende medlemsstat om ikke at offentliggøre sådanne data på luftfartøjsoperatørniveau, idet vedkommende forklarer, hvorfor videregivelse anses for at skade dennes kommercielle interesser. På grundlag af denne anmodning kan den administrerende medlemsstat anmode Kommissionen om, at offentliggøre disse data på et højere aggregeringsniveau. Kommissionen træffer afgørelse om anmodningen.

* Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 af 19. december 2018 om overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF og om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 601/2012 (EUT L 334 af 31.12.2018, s. 1).

** Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/1603 af 18. juli 2019 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF for så vidt angår foranstaltninger vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart om overvågning, rapportering og verifikation af emissioner fra luftfarten med henblik på gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning (EUT L 250 af 30.9.2019, s. 10)."

8) I artikel 18a foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

"2. Når ingen af de tilskrevne luftfartsemissioner fra flyvninger udført af en luftfartøjsoperatør, jf. stk. 1, litra b), i de første to år af en periode som omhandlet i artikel 13, er tilskrevet den administrerende medlemsstat, overføres luftfartøjsoperatøren til en anden administrerende medlemsstat i den næste periode. Den nye administrerende medlemsstat er den medlemsstat, der havde de største skønsvist tilskrevne luftfartsemissioner fra flyvninger udført af den pågældende luftfartøjsoperatør i de første to år af den foregående periode."

b) Stk. 3, litra b), affattes således:

"b) fra 2024 opdateres listen mindst hvert andet år ved at supplere den med luftfartøjsoperatører, som siden har udført en af de i bilag I opførte luftfartsaktiviteter; hvis en luftfartøjsoperatør ikke har udført en af de i bilag I opførte luftfartsaktiviteter i de fire på hinanden følgende kalenderår, der går forud for opdateringen af listen, medtages den pågældende luftfartøjsoperatør ikke på listen."

9) I artikel 25a foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

"2. Unionen og dens medlemsstater søger fortsat at nå til enighed om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra luftfarten, i overensstemmelse med målene i forordning (EU) 2021/1119 og Parisaftalen. På baggrund af sådanne aftaler overvejer Kommissionen, om det er nødvendigt at foretage ændringer i den måde, hvorpå dette direktiv gælder for luftfartøjsoperatører."

b) Følgende stykker tilføjes:

"3. Kommissionen vedtager en gennemførelsesretsakt, der indeholder en liste over andre stater end EØS-landene, Schweiz og Det Forenede Kongerige, som anses for at anvende CORSIA i forbindelse med dette direktiv, med 2019 som referenceår for 2021-2023 og et referencescenarie med 85 % af 2019-emissionerne for hvert år fra 2024. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 22a, stk. 2.

4. For så vidt angår emissioner indtil den 31. december 2026 fra flyvninger til eller fra stater, der er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til denne artikels stk. 3, er luftfartøjsoperatører ikke forpligtet til at returnere kvoter i overensstemmelse med artikel 12, stk. 3, for så vidt angår disse emissioner.
5. For så vidt angår emissioner indtil den 31. december 2026 fra flyvninger mellem EØS og stater, der ikke er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til denne artikels stk. 3, bortset fra flyvninger til Schweiz og til Det Forenede Kongerige, er luftfartøjsoperatører ikke forpligtet til at returnere kvoter i overensstemmelse med artikel 12, stk. 3, for så vidt angår disse emissioner.
6. For så vidt angår emissioner fra flyvninger til og fra de mindst udviklede lande og små udviklingsøstater som defineret af De Forenede Nationer, bortset fra dem, der er anført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til denne artikels stk. 3, og de stater, hvis BNP pr. indbygger er lig med eller overstiger EU-gennemsnittet, er luftfartøjsoperatører ikke forpligtet til at returnere kvoter i overensstemmelse med artikel 12, stk. 3, for så vidt angår disse emissioner.

7. Hvis Kommissionen fastslår, at der er tale om en betydelig konkurrenceforvridning, såsom en fordrejning, der skyldes, at et tredjeland anvender CORSIA på en mindre stringent måde i sin nationale lovgivning, eller undlader at håndhæve CORSIA-bestemmelserne på samme måde for alle luftfartøjsoperatører, og som er til skade for luftfartøjsoperatører, der er indehavere af et AOC, som er udstedt af en medlemsstat, eller er registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi samt i områder og territorier, der hører under den pågældende medlemsstat, vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter for at undtage disse luftfartøjsoperatører fra kompensationskravene i artikel 12, stk. 9, for så vidt angår emissioner fra flyvninger til og fra sådanne stater. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 22a, stk. 2.

8. Hvis luftfartøjsoperatører, der er indehavere af et AOC, som er udstedt af en medlemsstat, eller er registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi samt i områder og territorier, der hører under den pågældende medlemsstat, udfører flyvninger mellem to forskellige stater, der er anført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til denne artikels stk. 3, herunder flyvninger mellem Schweiz, Det Forenede Kongerige og stater, der er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til denne artikels stk. 3, og disse stater tillader luftfartøjsoperatører at anvende andre enheder end dem, der er opført på den liste, der er vedtaget i henhold til artikel 11a, stk. 8, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter, der giver de pågældende luftfartøjsoperatører tilladelse til at anvende andre enhedstyper end dem, der er opført på listen, eller ikke at være bundet af de betingelser, der er indeholdt i artikel 11a, stk. 2 og stk. 3 for så vidt angår emissioner fra sådanne flyvninger. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 22a, stk. 2."

10) Artikel 28a og 28b affattes således:

"Artikel 28a

Undtagelser, der finder anvendelse forud for den obligatoriske gennemførelse af ICAO's globale markedsbaserede foranstaltning

1. Uanset artikel 12, stk. 3, artikel 14, stk. 3, og artikel 16 betragter medlemsstaterne kravene i disse bestemmelser for opfyldte, og medlemsstaterne pålægger ikke luftfartsoperatørerne sanktioner for så vidt angår:
 - a) alle emissioner fra flyvninger til eller fra flyvepladser beliggende i stater uden for EØS med undtagelse af flyvninger til flyvepladser beliggende i Det Forenede Kongerige eller Schweiz, i hvert kalenderår fra den 1. januar 2021 til den 31. december 2026, dog med forbehold af den i artikel 28b omhandlede revision
 - b) alle emissioner fra flyvninger mellem en flyveplads beliggende i en region i den yderste periferi i den i artikel 349 i TEUF anvendte betydning og en flyveplads beliggende 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.

Med henblik på anvendelsen af artikel 11a, 12 og 14 anses de verificerede emissioner fra andre flyvninger end dem, der henvises til i dette stykke, for luftfartøjsoperatørens verificerede emissioner.

2. Uanset artikel 3d, stk. 3, reduceres mængden af kvoter, der skal auktioneres af hver medlemsstat i perioden fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2026, 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).
3. Uanset artikel 3g pålægges luftfartøjsoperatører ikke noget krav om at indsende overvågningsplaner, hvori der redegøres for foranstaltninger til overvågning og rapportering af emissioner for flyvninger, der er omfattet af undtagelserne fastsat i nærværende artikels stk. 1, litra a) og b).
4. 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 flyvninger, 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 forsynes 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.
5. Nærværende artikels stk. 1 finder kun anvendelse på lande, med hvilke der er indgået en aftale i medfør af artikel 25 eller 25a, og i overensstemmelse med bestemmelserne i den pågældende aftale."

Artikel 28b

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

1. Kommissionen rapporterer inden den 1. januar 2027 og hvert tredje år herefter 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:
 - a) de relevante ICAO-instrumenter, herunder standarder og anbefalet praksis, samt fremskridtene med gennemførelsen af alle elementer i ICAO's kurv af foranstaltninger med henblik på at nå det langsigtede globale tilstræbte mål, der blev vedtaget på ICAO's 41. Forsamling
 - b) henstillinger godkendt af ICAO-Rådet med relevans for den globale markedsbaserede foranstaltning, herunder eventuelle ændringer af referencescenarier
 - c) oprettelsen af et globalt register
 - d) tredjelandes nationale foranstaltninger til at gennemføre den globale markedsbaserede foranstaltning, der skal finde anvendelse på emissioner fra 2021
 - e) omfanget af tredjelandes deltagelse i kompensationen under CORSIA, herunder konsekvenserne af deres forbehold med hensyn til en sådan deltagelse, og

- f) anden relevant international udvikling og gældende instrumenter samt fremskridt med hensyn til at reducere luftfartens samlede indvirkning på klimaændringer.

I overensstemmelse med Parisaftalens globale statusopgørelse aflægger Kommissionen desuden rapport om bestræbelserne på at nå luftfartssektorens langsigtede globale tilstræbte mål om senest i 2050 at reducere luftfartens CO₂-emissioner til nettonul, vurderet i overensstemmelse med de i første afsnit, litra a)-f), omhandlede kriterier.

2. Kommissionen forelægger senest den 1. juli 2026 Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, hvori den vurderer den miljømæssige integritet af ICAO's globale markedsbaserede foranstaltning, herunder dens generelle ambitioner for så vidt angår mål i henhold til Parisaftalen, graden af deltagelse i kompensationen under CORSIA, 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. Kommissionen offentliggør denne rapport senest den 1. juli 2026.

3. Kommissionens i stk. 2 omhandlede rapport skal, hvis det er relevant, ledsages af et lovgivningsmæssigt forslag om at ændre dette direktiv på en måde, der er i overensstemmelse med temperaturmålene fra Parisaftalen, Unionens forpligtelse for 2030 til at reducere drivhusgasemissionerne for hele økonomien og målet om at opnå klimaneutralitet senest i 2050 og med henblik på at bevare den miljømæssige integritet og effektiviteten af Unionens klimaindsats. Et ledsagende forslag skal, hvis det er relevant, omfatte anvendelsen af EU ETS på flyvninger fra flyvepladser beliggende i EØS-stater til flyvepladser beliggende uden for EØS fra januar 2027 og udelukke ankommende flyvninger fra flyvepladser beliggende uden for EØS, hvis den i stk. 2 omhandlede rapport viser, at:
- a) ICAO-forsamlingen pr. 31. december 2025 ikke har styrket CORSIA i overensstemmelse med dens langsigtede globale tilstræbte mål med hensyn til at opfylde Parisaftalens mål, eller
 - b) stater, der er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, tegner sig for mindre end 70 % af emissionerne fra international luftfart ved hjælp af de senest tilgængelige data.

Det ledsagende forslag skal også, alt efter hvad der er relevant, give luftfartøjsoperatørerne mulighed for at fratrække eventuelle omkostninger fra CORSIA's kompensation på disse ruter med henblik på at undgå dobbelt opkrævning. Hvis de i første afsnit, litra a) og b), omhandlede betingelser ikke er opfyldt, skal forslaget ændre dette direktiv, alt efter hvad der er relevant, med henblik på fortsat kun at anvende EU ETS på flyvninger inden for EØS, på flyvninger til Schweiz og til Det Forenede Kongerige og på flyvninger til stater, der ikke er opført i den i henhold til artikel 25a, stk. 3 vedtagne gennemførelsesretsakt.

* 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)."

11) I artikel 30 tilføjes følgende stykke:

"8. I 2026 medtager Kommissionen følgende elementer i den i artikel 10, stk. 5, omhandlede rapport:

- a) en evaluering af miljø- og klimavirkningerne af flyvninger på under 1 000 km og overvejelse af mulighederne for at reducere disse virkninger, herunder en undersøgelse af de tilgængelige alternative former for offentlig transport og øget anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer
- b) en evaluering af miljø- og klimavirkningerne af flyvninger udført af operatører, der er undtaget i henhold til litra h) eller k) i rækken "Luftfart" i kolonnen "Aktiviteter" i tabellen i bilag I, og overvejelser om mulighederne for at reducere disse virkninger
- c) en evaluering af dette direktivs sociale virkninger i luftfartssektoren, herunder på dens arbejdsstyrke og flyrejseomkostninger, og
- d) en evaluering af luftfartsforbindelserne mellem øer og fjerntliggende områder, herunder overvejelse af konkurrenceevne og kulstoflækage, samt miljø- og klimavirkninger.

Den i artikel 10, stk. 5, omhandlede rapport tages, hvor det er relevant, også i betragtning ved den fremtidige revision af dette direktiv."

- 12) Bilag I og IV ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2023. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3
Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Artikel 4
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ..., den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

- 1) I tabellen i bilag I til direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer i rækken "Luftfart", kolonnen "Aktiviteter":

- a) Følgende afsnit indsættes efter første afsnit:

"Flyvninger mellem flyvepladser, der er beliggende i to forskellige stater, som er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, og flyvninger mellem Schweiz eller Det Forenede Kongerige og de stater, der er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 25a, stk. 3, og med henblik på artikel 12, stk. 6 og 8, og artikel 28c alle andre flyvninger mellem flyvepladser, der er beliggende i to forskellige tredjelande, foretaget af luftfartøjsoperatører, der opfylder alle følgende betingelser:

- a) luftfartøjsoperatørerne er indehavere af et AOC, som er udstedt af en medlemsstat, eller er registreret i en medlemsstat, herunder i regioner i den yderste periferi samt i områder og territorier, der hører under den pågældende medlemsstat, og

- b) de producerer CO₂-emissioner på mere end 10 000 ton om året fra anvendelsen af fly med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, der foretager flyvninger omfattet af dette bilag, bortset fra fly, der afgang og ankommer i samme medlemsstat, herunder regioner i den yderste periferi i samme medlemsstat, fra den 1. januar 2021; med henblik på dette litra medregnes emissioner fra følgende typer flyvninger ikke:
- i) statslige flyvninger
 - ii) humanitære flyvninger
 - iii) ambulanceflyvninger
 - iv) militære flyvninger
 - v) brandslukningsflyvninger
 - vi) flyvninger forud for eller efter en humanitær flyvning, en ambulanceflyvning eller en brandslukningsflyvning, forudsat at de pågældende flyvninger blev foretaget med samme luftfartøj og var nødvendige for at udføre de dermed forbundne humanitære, medicinske eller brandslukningsmæssige aktiviteter eller for at omplacere luftfartøjet efter disse aktiviteter med henblik på dets næste aktivitet."
- b) I litra i) ændres tallet "30 000" til tallet "50 000".

2) I bilag IV, Del B, til direktiv 2003/87/EF ændres afsnittet "Overvågning af kuldioxidemissioner" således:

a) følgende punktum tilføjes sidst i fjerde afsnit:

"Emissionsfaktoren for jetpetroleum (Jet A1 eller Jet A) er 3,16 (t CO₂/t brændstof)."

b) følgende afsnit indsættes efter fjerde afsnit:

"Emissioner fra vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og som anvender brint fra vedvarende energikilder i overensstemmelse med artikel 25 i direktiv (EU) 2018/2001, vurderes til nulemissioner for de luftfartøjsoperatører, der anvender dem, indtil den i dette direktivs artikel 14, stk. 1, omhandlede gennemførelsesretsakt er vedtaget."
