



EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

Bryssel 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

LAGSTIFTNINGSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

Ärende: EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och det lämpliga genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS
DIREKTIV (EU) 2023/...**

av den ...

**om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag
till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och
det lämpliga genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
DIREKTIV

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,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet³, och

¹ EUT C 152, 6.4.2022, s. 152.

² EUT C 301, 5.8.2022, s. 116.

³ Europaparlamentets ståndpunkt av den 18 april 2023 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den ...

av följande skäl:

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG¹ infördes ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen i syfte att på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser. Luftfartsverksamhet infördes i EU:s utsläppshandelssystem genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG². Europeiska unionen har behörighet att utvidga systemet för handel med utsläppsrätter via EU:s utsläppshandelssystem till alla flygningar som avgår från eller ankommer till en flygplats i en medlemsstat.

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

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).

- (2) Miljöskydd är en av de viktigaste utmaningarna för unionen och resten av världen. Parisavtalet¹, som antogs den 12 december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) (Parisavtalet), trädde i kraft den 4 november 2016. Parterna i Parisavtalet har enats om att hålla ökningen av den globala genomsnittstemperaturen långt under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer och att fortsätta att anstränga sig för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C jämfört med förindustriella nivåer. Det åtagandet har förstärkts genom antagandet, inom ramen för UNFCCC, av klimatpakten i Glasgow den 13 november 2021, i vilken partskonferensen för UNFCCC, i sin funktion som partsmöte för Parisavtalet, konstaterar att en begränsning av ökningen av den globala genomsnittstemperaturen till 1,5 °C jämfört med förindustriella nivåer avsevärt skulle minska klimatförändringarnas risker och konsekvenser, och dessa parter åtog sig att skärpa sina 2030-mål före utgången av 2022 för att påskynda klimatåtgärderna under detta kritiska årtionde och överbrygga ambitionsgapet i förhållande till 1,5-gradersmålet. För att uppnå målen i Parisavtalet måste alla sektorer av ekonomin, inbegripet internationell luftfart, bidra till att åstadkomma minskningar av växthusgasutsläpp.

¹ EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (3) Luftfarten står för 2–3 % av de globala koldioxidutsläppen, och luftfartens totala klimatpåverkan är minst dubbelt så stor som påverkan av enbart koldioxid. Luftfarten är den näst största källan till transportrelaterad klimatpåverkan, efter vägtransporter. År 2022 förutspådde Eurocontrol att den europeiska luftfartsverksamheten skulle öka med 44°% fram till 2050 jämfört med 2019. Behovet av åtgärder för att minska koldioxidutsläppen blir alltmer akut, vilket den mellanstatliga panelen för klimatförändringar har konstaterat i sina senaste rapporter av den 7 augusti 2021 ”Climate Change 2021: The Physical Science Basis”, av den 28 februari 2022 ”Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability” och av den 4 april 2022 ”Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change”. Rapporten av den 4 april 2022 beskriver internationell luftfart som en sektor där sektorsspecifika avtal innehåller begränsningsmål som ligger långt under vad som skulle krävas för att uppnå det långsiktiga temperaturmålet i Parisavtalet. Unionen bör därför ta itu med detta akuta behov av åtgärder genom att intensifiera sina insatser och bli en internationell ledare i kampen mot klimatförändringarna.

- (4) Den 27 juni 2018, vid det tionde sammanträdet inom ramen för dess 214:e möte, antog Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd den första utgåvan av bilaga 16, volym IV till konventionen angående internationell civil luftfart undertecknad den 7 december 1944 (Chicagokonventionen) – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia), om inrättandet av internationella standarder och internationell rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet för Corsia (Corsia Sarps) (b. Unionen och dess medlemsstater tillämpar Corsia från och med inledningen av pilotfasen 2021–2023 i enlighet med rådets beslut (EU) 2020/954¹.
- (5) I linje med rådets beslut (EU) 2018/2027² underrättade medlemsstaterna Icaos sekretariat om skillnader mellan Corsia och EU:s utsläppshandelssystem. Målet var att bevara unionens regelverk och framtida politiska handlingsutrymme samt unionens ambitionsnivå på klimatområdet och Europaparlamentets och rådets exklusiva roller när det gäller att besluta om innehållet i unionsrätten. Efter antagandet av detta direktiv bör anmälan av skillnader mellan Corsia och EU:s utsläppshandelssystem till Icaos sekretariat uppdateras genom en andra anmälan av skillnader i överensstämmelse med unionsrätten för att spegla de ändringar som gjorts i direktiv 2003/87/EG.

¹ Rådets beslut (EU) 2020/954 av den 25 juni 2020 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen när det gäller meddelandet av frivilligt deltagande i systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp inom internationell luftfart (Corsia) från och med den 1 januari 2021 och av det alternativ som valts för beräkning av flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023 (EUT L 212, 3.7.2020, s. 14).

² Rådets beslut (EU) 2018/2027 av den 29 november 2018 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i internationella civila luftfartsorganisationen vad gäller den första utgåvan av internationella standarder och rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) (EUT L 325, 20.12.2018, s. 25).

- (6) Att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar och uppnå målen i Parisavtalet står i centrum för kommissionens meddelande av den 11 december 2019 om den europeiska gröna given (den europeiska gröna given).
- (7) Unionen åtog sig att minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030 i unionens och dess medlemsstaters uppdaterade nationellt fastställda bidrag som överlämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020. Luftfarten bör bidra till dessa insatser för utsläppsminskning.
- (8) Genom antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119¹ har unionen i lagstiftning fastställt målet att minska utsläppen till netto noll senast 2050 och strävan att uppnå negativa utsläpp därefter. I den förordningen fastställs också ett bindande inhemskt mellanliggande lägre klimatmål för unionen för nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s.1).

- (9) Ändringar som införs genom detta direktiv är nödvändiga för att säkerställa integriteten i EU:s utsläppshandelssystem och för att styra det på ett effektivt sätt så att det som politiskt styrmedel kan bidra till att unionen uppnår sina mål om att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % senast 2030 och bli klimatneutral senast 2050 samt sin strävan att åstadkomma negativa utsläpp därefter, enligt vad som fastställs i artikel 2.1 i förordning (EU) 2021/1119. Dessa ändringar syftar därför även till att genomföra unionens bidrag i enlighet med Parisavtalet vad gäller luftfart. Därför bör det totala antalet utsläppsrätter för luftfart konsolideras och omfattas av den linjära minskningsfaktor som avses i artikel 9 i direktiv 2003/87/EG.

- (10) Utöver koldioxid påverkar luftfarten klimatet genom icke-koldioxidutsläpp av ämnen såsom kväveoxider (NO_x), sotpartiklar, oxiderade svavelarter samt effekterna av vattenånga, och genom atmosfäriska processer som orsakas av sådana utsläpp, till exempel ozonbildning och cirrusmolnbildning genom kondensstrimmor. Klimatpåverkan av sådana icke-koldioxidutsläpp beror på vilken typ av bränsle och motorer som används, platsen för utsläppen, särskilt luftfartygets marschhöjd och position i fråga om latitud och longitud, samt tidpunkten för utsläppen och väderförhållandena vid detta tillfälle. På grundval av kommissionens konsekvensbedömning från 2006 om införande av luftfart i EU:s utsläppshandelssystem konstaterades i direktiv 2008/101/EG att luftfarten påverkar det globala klimatet genom icke-koldioxidutsläpp. I artikel 30.4 i direktiv 2003/87/EG, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410¹, ålades kommissionen att före den 1 januari 2020 lägga fram en uppdaterad analys av luftfartens icke-koldioxidrelaterade påverkan, om lämpligt åtföljd av ett förslag om hur denna påverkan kan hanteras på bästa sätt. För att uppfylla detta krav genomförde Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) en uppdaterad analys av luftfartens icke-koldioxidrelaterade påverkan på klimatförändringarna och offentliggjorde sin studie den 23 november 2020. Resultaten av den studien bekräftade de tidigare uppskattningarna, nämligen att luftfartsverksamhetens icke-koldioxidrelaterade klimatpåverkan sammanlagt är totalt minst lika betydande som påverkan av enbart koldioxid.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 av den 14 mars 2018 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar och koldioxidsnåla investeringar, och beslut (EU) 2015/1814 (EUT L 76, 19.3.2018, s. 3).

- (11) Det framgår av resultaten av Easas studie av den 23 november 2020 att luftfartens icke-koldioxideffekter, i linje med försiktighetsprincipen, inte längre kan ignoreras. Det behövs lagstiftningsåtgärder på unionsnivå för att uppnå utsläppsminskningar i linje med Parisavtalet. Kommissionen bör därför inrätta ett ramverk för övervakning, rapportering och verifiering av luftfartens icke-koldioxideffekter. På grundval av resultaten av det ramverket bör kommissionen lägga fram en rapport senast den 1 januari 2028 och vid behov, på grundval av en konsekvensbedömning, lägga fram ett lagstiftningsförslag med begränsningsåtgärder för luftfartens icke-koldioxideffekter genom att utvidga EU:s utsläppshandelssystemets tillämpningsområde till att omfatta sådana utsläpp.
- (12) För att förverkliga de höjda klimatambitionerna kommer det att krävas att så många resurser som möjligt kanaliseras till klimatomställningen, som också bör vara en rättvis omställning. Därför bör alla auktionsintäkter som inte tillskrivs unionens budget användas för klimatrelaterade ändamål.

- (13) Det totala antalet utsläppsrätter för luftfart bör konsolideras på tilldelningsnivån för flygningar för vilka utsläppsrätter måste överlämnas i enlighet med direktiv 2003/87/EG. Tilldelningen för 2024 bör baseras på den totala tilldelningen till aktiva luftfartygsoperatörer år 2023, minskad med den linjära minskningsfaktor avses i det direktivet. Tilldelningsnivån bör höjas för att ta hänsyn till de flyglinjer som inte omfattades av EU:s utsläppshandelssystem under 2023 men som kommer att omfattas av EU:s utsläppshandelssystem från och med år 2024.
- (14) En ökad andel auktionering från och med året efter det att detta direktiv trätt i kraft bör vara regel för tilldelningen av utsläppsrätter inom luftfartssektorn, med beaktande av sektorns förmåga att föra vidare den ökade koldioxidkostnaden. En gradvis utfasning av gratis tilldelning 2024 och 2025 och full auktionering från och med 2026 bör genomföras.

- (15) Direktiv 2003/87/EG bör bidra till att ge incitament till en utfasning av fossila bränslen inom kommersiell luftfart. Omställningen från användning av fossila bränslen skulle spela en roll i en sådan utfasning av fossila bränslen. Med tanke på den omfattande konkurrensen mellan luftfartygsoperatörer, utvecklingen av unionens marknad för hållbara flygbränslen och den betydande prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och hållbara flygbränslen bör omställningen dock stödjas genom incitament för dem som går före. Under perioden 1 januari 2024–31 december 2030 bör därför 20 miljoner utsläppsrätter avsättas för att tilldelas i syfte att täcka en del av den återstående prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och godtagbara flygbränslen för enskilda luftfartygsoperatörer. Dessa utsläppsrätter bör tas från poolen av totala tillgängliga utsläppsrätter för luftfart och bör tilldelas, på ett icke-diskriminerande sätt, endast för flygningar som omfattas av skyldigheten att överlämna utsläppsrätter enligt direktiv 2003/87/EG. Efter en utvärdering av reservens funktion, kan kommissionen besluta att lägga fram ett lagstiftningsförslag om tilldelning av en bestämd och tidsbegränsad mängd utsläppsrätter. Sådan tilldelning bör inte sträcka sig längre än till den 31 december 2034.

- (16) Kommersiella överljudsflygningar finns inte längre tillgängliga på grund av bland annat de oproportionerligt stora miljöskadorna som de orsakade. Aktuella tendenser visar emellertid att det bedrivs intensiv forskning om ett återinförande av överljudsflyg. Det positiva sambandet mellan färdhastigheten och utsläppsnivån på grund av förbränningen av bränsle gör det motiverat att behandla flygningar med konventionella trafikflygplan och överljudsflygningar olika. Därför är det lämpligt att undanta eventuella framtida överljudsflygningar från det stöd till icke-fossila bränslen som föreskrivs enligt detta direktiv.
- (17) Direktiv 2003/87/EG bör också ändras när det gäller godtagbara enheter för efterlevnad, för att ta hänsyn till de kvalifikationskriterier för utsläppsenheter inom ramen för Corsia som Icao-rådet antog vid sitt 216:e möte i mars 2019 som en väsentlig del av Corsia. Luftfartsoperatörer som är baserade i unionen bör kunna använda enheter för efterlevnad av Corsia för flygningar till, från eller mellan tredjeländer som anses delta i Corsia. För att säkerställa att unionens genomförande av Corsia stöder Parisavtalets mål och ger incitament till ett brett deltagande i Corsia bör enheterna för efterlevnad härröra från stater som är parter i Parisavtalet och som deltar i Corsia, och dubbelräkning bör undvikas.

- (18) För att säkerställa enhetliga villkor för användningen av enheter i enlighet med direktiv 2003/87/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att anta en förteckning över enheter som bygger på dem som Icao-rådet har ansett vara godtagbara att använda för efterlevnad av Corsia och som uppfyller de kvalifikationsvillkor som föreskrivs i detta direktiv. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹.
- (19) För att säkerställa enhetliga villkor för nödvändiga arrangemang för auktorisering från de deltagande parterna, att anpassningar i rätt tid görs av rapporteringen av antropogena utsläpp från källor och upptag i sänkor som omfattas av de deltagande parternas nationellt fastställda bidrag och för att undvika dubbelräkning och nettoökning av globala utsläpp, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa detaljerade krav för sådana arrangemang. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.
- (20) För att säkerställa enhetliga villkor för beräkningen av kompensationskraven enligt Corsia för unionsbaserade luftfartygsoperatörer bör kommissionen tilldelas motsvarande genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (21) Eftersom avsikten är att ansvaret för genomförande och verkställande av Corsia för luftfartygsoperatörer som är baserade utanför unionen uteslutande ska åligga dessa luftfartygsoperatörers hemland, bör luftfartygsoperatörer som är baserade utanför unionen inte vara skyldiga att annullera enheter för efterlevnad av Corsia enligt detta direktiv.
- (22) Eftersom avsikten är att ansvaret för genomförande och verkställande av Corsia för luftfartygsoperatörer som är baserade utanför unionen uteslutande ska åligga dessa luftfartygsoperatörers hemland, kan den stat där luftfartygsoperatören är baserad, om en luftfartygsoperatör som är baserad utanför unionen gör betydande utsläpp från flygningar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), eller vid flygningar från en flygplats belägen i EES till en flygplats belägen i Schweiz eller Förenade kungariket, även anmäla skillnader avseende tillämpningen av Corsia i samband med inomeuropeiska flygningar. Direktiv 2003/87/EG bör ses över fortlöpande mot bakgrund av utvecklingen i detta avseende.
- (23) För att säkerställa likabehandling för flyglinjer bör flygningar till och från stater som inte genomför Corsia med avseende på tillämpningen av unionsrätten, utom flygningar som avgår från en flygplats i EES och ankommer till en flygplats i EES, Schweiz eller Förenade kungariket, undantas från skyldigheterna att överlämna utsläppsrätter eller annullera enheter. För att ge incitament till ett fullständigt genomförande av Corsia från och med 2027 bör undantaget endast gälla utsläpp till och med den 31 december 2026 när det gäller överlämnande av utsläppsrätter.

- (24) Artikel 191 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) anger att unionens miljöpolitik ska bidra till att främja åtgärder på internationell nivå för att bekämpa klimatförändringarna och föreskriver att unionen och medlemsstaterna, inom sina respektive kompetensområden, ska samarbeta med tredjeländer och med behöriga internationella organisationer. Dessa mål är även relevanta för Icao och vidareutvecklingen av Corsia.
- (25) Datatransparens och allmänhetens tillgång till information är av väsentlig betydelse för att stärka ansvarsutkrävandet och verkställbarheten. Därför bör kommissionen på ett användarvänligt sätt offentliggöra uppgifter om luftfartygsoperatörers utsläpp och kompensation. Ett sådant offentliggörande skulle underlätta bedömningen av Corsias inverkan på den globala minskningen av koldioxidutsläppen och dess roll i uppnåendet av Parisavtalets mål.
- (26) Flygningar till och från de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling, enligt FN:s definition, som inte genomför Corsia med avseende på tillämpningen av unionsrätten, med undantag för de stater vars BNP per capita är lika med eller överstiger unionsgenomsnittet, bör undantas från skyldigheterna att överlämna utsläppsrätter eller annullera enheter. Det bör inte finnas något slutdatum för det undantaget.

- (27) För att säkerställa enhetliga villkor i fråga om att undanta luftfartygsoperatörer från kompensationskrav enligt detta direktiv när det gäller utsläpp från flygningar till och från stater som tillämpar Corsia på ett mindre strikt sätt i sin nationella rätt, eller som underlåter att verkställa Corsia-bestämmelser på ett sätt som är lika för alla luftfartygsoperatörer enligt detta direktiv, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att undanta luftfartygsoperatörer som är baserade i unionen från kompensationskrav avseende utsläpp från flygningar där en betydande snedvridning av konkurrensen till nackdel för luftfartygsoperatörer som är baserade i unionen uppstår till följd av ett mindre strikt genomförande eller verkställande av Corsia i tredjeländer. Snedvridningen av konkurrensen kan orsakas av en mindre strikt strategi för godtagbara enheter eller bestämmelser om dubbelräkning. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.
- (28) För att säkerställa enhetliga villkor för upprättandet av likvärdiga förutsättningar på flyglinjer mellan två olika stater som tillämpar Corsia, om dessa stater tillåter luftfartygsoperatörer att använda andra enheter än de som anges i den förteckning över enheter för efterlevnad som antagits enligt en genomförandeakt enligt detta direktiv, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att tillåta luftfartygsoperatörer som är baserade i en medlemsstat att använda enhetstyper utöver den förteckningen över enheter för efterlevnad eller att inte vara bundna av de kvalifikationsvillkor för enheter som införs genom detta direktiv. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.

- (29) Kommissionen bör rapportera om genomförandet av Corsia och av Icaos korg av åtgärder för att uppfylla det eftersträvade långsiktiga globala målet om koldioxidneutralitet inom internationell luftfart till 2050 (det eftersträvade långsiktiga globala målet), som antogs av Icaos 41:a församling den 7 oktober 2022.
- (30) I syfte att underlätta framsteg inom Icao har unionen vid tre tillfällen antagit tidsbegränsade undantag från EU:s utsläppshandelssystem så att efterlevnadsskyldigheterna bara omfattar utsläpp från flygningar mellan flygplatser belägna inom EES, med lika behandling för luftfartygsoperatörer på samma flyglinjer oavsett var de är baserade. Det senaste undantaget från EU:s utsläppshandelssystem, vilket fastställdes genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392¹, begränsade efterlevnadsskyldigheterna till utsläpp från flygningar inom EES till och med 2023, och angav att eventuella 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 2024 efter den översyn som anges i den förordningen. För att bedöma genomförandet av Corsia, vars pilotfas has inletts, och dess praktiska tillämpning, bör det nuvarande undantaget från EU:s utsläppshandelssystem med avseende på skyldigheterna att överlämna utsläppsrätter förlängas till och med den 31 december 2026 för flygningar som utförs av luftfartygsoperatörer på flyglinjer som inte omfattas av Corsia till och från relevanta tredjeländer och för vilka utsläppshandelssystemets skyldigheter i fråga om rapportering och överlämnande av utsläppsrätter annars skulle gälla senast den 31 mars 2027 respektive den 30 september 2027.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/2392 av den 13 december 2017 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 (EUT L 350, 29.12.2017, s. 7).

Detta bör vara det sista tidsbegränsade undantaget från EU:s utsläppshandelssystem. En översyn av Corsia bör göras senast den 1 juli 2026. Om Icaos församling inte skärpt Corsia senast den 31 december 2025 i överensstämmelse med sitt eftersträlvade långsiktiga globala mål för att nå målen i Parisavtalet, eller om stater som förtecknas i en genomförandeakt som antas av kommissionen står för mindre än 70 % av utsläppen från internationell luftfart utifrån senast tillgängliga uppgifter, bör kommissionen enligt vad som är lämpligt föreslå att EU:s utsläppshandelssystem ska tillämpas på utsläpp från avgående flygningar från 2027 och att luftfartygsoperatörer bör kunna dra av eventuella kostnader för Corsia-kompensation på dessa flyglinjer för att undvika dubbla avgifter. Om ett tredjeland inte tillämpar Corsia från 2027 bör samtidigt EU:s utsläppshandelssystem tillämpas på utsläpp från avgående flygningar till det tredjelandet.

- (31) Information om användningen av enheter för efterlevnad av kompensationskraven enligt Corsia bör offentliggöras på ett sätt som inte är mindre öppet än det sätt på vilket information om användningen av internationella reduktionsenheter enligt direktiv 2003/87/EG till och med 2020 offentliggörs enligt bilaga XIV till kommissionens förordning (EU) nr 389/2013¹.

¹ Kommissionens förordning (EU) nr 389/2013 av den 2 maj 2013 om upprättande av ett unionsregister i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och Europaparlamentets och rådets beslut nr 280/2004/EG och nr 406/2009/EG samt om upphävande av kommissionens förordningar (EU) nr 920/2010 och (EU) nr 1193/2011 (EUT L 122, 3.5.2013, s. 1).

- (32) Den 7 oktober 2022, och mot bakgrund av covid-19-pandemin, beslutade Icaos 41:a församling att det tidigare referensvärdet för Corsia för perioden 2024–2035 skulle ändras från genomsnittet av koldioxidutsläppen för 2019 och 2020 till 85 % av koldioxidutsläppen för 2019. Genomsnittet av alla rapporterade koldioxidutsläpp 2019 och 2020 var 435 859 594 ton. Koldioxidutsläppen 2019 uppgick till 608 076 604 ton, och 85 % av denna siffra blir 516 865 113 ton. Det faktiska referensvärde som Icao använder för beräkningen av sektorns tillväxtfaktor fastställs dock med hjälp av en deluppsättning koldioxidutsläpp som endast beaktar utsläpp på flyglinjer som omfattas av kompensationskrav. När det gäller deluppsättningen avseende alla par av stater som omfattades av kompensationskrav 2021 offentliggörs inte de genomsnittliga koldioxidutsläppen för 2019 och 2020 av Icao utan uppskattas till 245 miljoner ton; utsläppen för 2019 uppgick till 341 380 188 ton, och 85 % av detta blir 290 173 160 ton. För alla par av stater som förväntas bli föremål för kompensationskrav 2027 uppskattas de genomsnittliga koldioxidutsläppen för 2019 och 2020 till runt 373 miljoner ton, medan 85 % av koldioxidutsläppen för 2019 blir uppskattningsvis runt 439 miljoner ton.
- (33) För att säkerställa enhetliga villkor för upprättande av en förteckning av stater som anses tillämpa Corsia med avseende på tillämpningen av direktiv 2003/87/EG, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att anta och upprätthålla förteckningen över andra stater än EES-länder, Schweiz och Förenade kungariket som anses delta i Corsia med avseende på tillämpningen av unionsrätten. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.

- (34) Luftfartssektorns omställning till hållbar luftfart måste ta hänsyn till sektorns sociala dimension och konkurrenskraft för att säkerställa att denna omställning blir socialt rättvis och ger arbetstagare utbildning, omskolning och kompetensutveckling. Kommissionen bör lämna in en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv och dess sociala konsekvenser för luftfartssektorn.
- (35) Flygningar på sträckor om högst 1 000 kilometer står för 6–9 % av luftfartens totala koldioxidutsläpp. Kommissionen bör lägga fram en rapport om åtgärder för att främja en trafikomställning till alternativa, mer hållbara transportsätt i väntan på tekniska genombrott och tillgång på utsläppsfria flygbränslen och luftfartyg.
- (36) EU:s utsläppshandelssystem gäller för flygningar sedan 2012, men 55 %-paketet innehåller ytterligare åtgärder som tillsammans med EU:s utsläppshandelssystem skulle kunna ha en kumulativ inverkan på sektorn. För att skydda flygförbindelserna när det gäller flygningar som betjänar öregioner eller små flygplatser bör detta direktivs mekanism som är utformad för att överbrygga den återstående prisskillnaden mellan fossila bränslen och alternativ till dessa begränsa de negativa konsekvenserna för flygförbindelserna och minska risken för koldioxidläckage. Senast 2026 bör kommissionen rapportera om eventuella konsekvenser för flygförbindelserna.

- (37) Emissionsfaktorn för flygfotogen (Jet A1 eller Jet A) enligt EU:s utsläppshandelssystem bör anpassas till emissionsfaktorn för det bränslet enligt volym IV i Corsia Sarps. Ingen förändring i tilldelningsnivåerna bör göras till följd av höjningen av emissionsfaktorn för flygfotogen, eftersom gratis tilldelning till luftfarten gradvis fasas ut som en följd av detta direktiv och auktionering införs i stället, för att åstadkomma större utsläppsminskningar.
- (38) Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung med användning av väte från förnybara källor som är förenliga med artikel 25 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001¹ bör anses generera nollutsläpp för de luftfartygsoperatörer som använder dem fram till dess att detaljerade regler för lämplig redovisning har fastställts enligt det här direktivet.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (39) I syfte att fastställa närmare bestämmelser för den årliga beräkningen av prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och godtagna bränslen i enlighet med en förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart, för tilldelningen av utsläppsrätter för användningen av sådana godtagbara bränslen och för beräkningen av utsläppen av växthusgaser som ett resultat av användningen av sådana godtagbara bränslen samt för att fastställa arrangemang för att beakta incitament från koldioxidpriset och från harmoniserade minimiskattenivåer för fossila bränslen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen. Dessutom bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen i syfte att fastställa närmare bestämmelser för medlemsstaternas auktionering av utsläppsrätter för luftfart, inklusive närmare bestämmelser för den auktionering som krävs för överföring av en andel av intäkterna från sådan auktionering till unionens allmänna budget som egna medel. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning¹. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

¹ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (40) Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt att främja tillgängligheten för unionens yttersta randområden. Därför bör ett tillfälligt undantag från EU:s utsläppshandelssystem föreskrivas till och med den 31 december 2030 för utsläpp från flygningar mellan en flygplats belägen i ett av de yttersta randområdena i en medlemsstat och en flygplats belägen i samma medlemsstat utanför det yttersta randområdet, för att tillgodose invånarnas viktigaste behov i fråga om sysselsättning, utbildning och andra möjligheter. Detta undantag bör av samma skäl omfatta flygningar mellan flygplatser som båda är belägna i samma yttersta randområde eller i olika yttersta randområden i samma medlemsstat.
- (41) Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2023/136¹ ska tillämpas när det gäller den underrättelse till luftfartygsoperatörerna som medlemsstaterna enligt direktiv 2003/87/EG ska göra senast den 30 november 2023, förutsatt att sektorns tillväxtfaktor för 2022 års utsläpp, som ska offentliggöras av Icao, är noll.

¹ Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller underrättelse om kompensation i samband med en global marknadsbaserad åtgärd för luftfartygsoperatörer som är baserade i unionen, (EUT L 19, 20.1.2023, s. 1).

- (42) En övergripande strategi för innovation är viktig för att uppnå målen i den europeiska gröna given och för den europeiska industrins konkurrenskraft. Detta är särskilt viktigt för sektorer där det är svårt att fasa ut fossila bränslen, såsom luftfart och sjöfart, där en kombination av operativa förbättringar, alternativa klimatneutrala bränslen och tekniska lösningar måste användas. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att de nationella införlivandebestämmelserna inte hindrar innovationer och att de är teknikneutrala. På unionsnivå stöds de nödvändiga forsknings- och innovationsinsatserna bland annat genom Horisont Europa – ramprogrammet för forskning och innovation, som omfattar betydande finansiering och nya instrument för de sektorer som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem.
- (43) Den innovationsfond som inrättats genom direktiv 2003/87/EG ska stödja forskning om och utveckling och användning av lösningar för utfasning av fossila bränslen, inbegripet utsläppsfri teknik, och minska luftfartens klimat- och miljöpåverkan. Den ska även stödja elektrifiering och åtgärder för att minska luftfartens totala påverkan.

- (44) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och ett lämpligt genomförande av Corsia i unionsrätten, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning och 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 detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (45) Medlemsstaterna bör införliva detta direktiv senast den 31 december 2023 med hänsyn till behovet av akuta klimatåtgärder och för att alla sektorer ska kunna bidra till minskade utsläpp på ett kostnadseffektivt sätt.
- (46) Förenklingar av administrativa förfaranden och anpassning av dessa förfaranden till bästa praxis skulle begränsa den administrativa bördan till ett minimum.
- (47) Direktiv 2003/87/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1
Ändringar av direktiv 2003/87/EG

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

1. I artikel 3 ska följande led läggas till:

”v) luftfartens icke-koldioxideffekter: de effekter på klimatet som uppstår vid förbränning av bränsle genom utsläpp av kväveoxider (NO_x), sotpartiklar och oxiderade svavelarter samt effekterna av vattenånga, inklusive kondensstrimmor, från ett luftfartyg vid bedrivande av luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.”.
2. Artikel 3c ska ändras på följande sätt:
 - a) Punkt 2 ska utgå.

b) Följande punkter ska läggas till:

- ”5. Kommissionen ska fastställa det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer för 2024 på grundval av den totala tilldelningen av utsläppsrätter för luftfartygsoperatörer som bedrev luftfartsverksamhet som förtecknas i bilaga I under 2023, minskat med den linjära minskningsfaktor som avses i artikel 9, och ska offentliggöra detta antal samt den mängd utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis 2024 enligt de regler för gratis tilldelning som gällde före de ändringar som infördes genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/...⁺.
6. För perioden 1 januari 2024–31 december 2030 ska högst 20 miljoner av det totala antal utsläppsrätter som avses i punkt 5 avsättas för kommersiella luftfartygsoperatörer, på ett sätt som säkerställer öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering, för användning av hållbara flygbränslen, samt andra flygbränslen som inte härrör från fossila bränslen, och som i en förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart identifierats att medräknas för att uppnå den minimiandel hållbara flygbränslen som det enligt den förordningen krävs att flygbränsle som gjorts tillgängligt för luftfartygsoperatörer på flygplatser i unionen innehåller, avsedda för flygningar med konventionella trafikflygplan för vilka utsläppsrätter måste överlämnas i enlighet med artikel 12.3 i detta direktiv.

⁺ EUT: Vänligen för in i texten numret på det direktiv som finns i dokumentet PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)) och för in nummer, datum och EUT-hänvisning för det direktivet i fotnoten.

Om ett godtaget flygbränsle inte fysiskt kan tillskrivas en specifik flygning på en flygplats ska de utsläppsrätter som avsätts enligt denna punkt vara tillgängliga för godtagna flygbränslen som tankas på den flygplatsen i proportion till de utsläpp från luftfartsoperatörens flygningar från den flygplatsen för vilka utsläppsrätter måste överlämnas i enlighet med artikel 12.3 i detta direktiv.

De utsläppsrätter som avsätts enligt första stycket i denna punkt ska tilldelas av medlemsstaterna för att täcka hela eller delar av prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfotogen och användningen av de berörda godtagna flygbränslena, med beaktande av incitament från koldioxidpriset och från harmoniserade minimiskattenivåer för fossila bränslen. Vid beräkningen av den prisskillnaden ska kommissionen beakta den tekniska rapport som offentliggörs av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet enligt en förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart. Medlemsstaterna ska säkerställa att finansieringen enligt denna punkt är synlig på ett sätt som motsvarar kraven i artikel 30m.1 a och b i detta direktiv.

De utsläppsrätter som tilldelas enligt denna punkt ska täcka

- a) 70 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfotogen och väte från förnybara energikällor samt avancerade biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.34 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001** för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i det här direktivet,
- b) 95 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfotogen och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som är förenliga med artikel 25 (EU) 2018/2001 och som används inom luftfarten och för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i det här direktivet,
- c) 100 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfotogen och ett godtaget flygbränsle som inte härrör från fossila bränslen som omfattas av första stycket i denna punkt på flygplatser som är belägna på öar som är mindre än 10 000 km² och som inte har vare sig väg- eller järnvägsförbindelser med fastlandet, på flygplatser som inte är tillräckligt stora för att definieras som unionsflygplatser enligt en förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart och på flygplatser som är belägna i ett av de yttersta randområdena,

- d) i andra fall än dem som avses i leden a, b och c, 50 % av den återstående prisskillnaden mellan användningen av fossilt flygfotogen och ett godtaget flygbränsle som inte härrör från fossila bränslen som omfattas av första stycket i denna punkt.

Vid tilldelningen utsläppsrätter enligt denna punkt får hänsyn tas till eventuellt stöd från andra system på nationell nivå.

Kommersiella luftfartygsoperatörer får årligen ansöka om tilldelning av utsläppsrätter baserat på den kvantitet av varje godtaget flygbränsle som avses i denna punkt och som används för flygningar för vilka utsläppsrätter måste överlämnas i enlighet med artikel 12.3 mellan den 1 januari 2024 och den 31 december 2030, förutom flygningar för vilka det kravet anses vara uppfyllt enligt artikel 28a.1. Om efterfrågan på utsläppsrätter för användning av sådana bränslen för ett visst år är större än tillgången på utsläppsrätter ska antalet utsläppsrätter minskas på ett enhetligt sätt för alla luftfartygsoperatörer som berörs av tilldelningen för det året.

Kommissionen ska i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra närmare uppgifter om den genomsnittliga prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen, med beaktande av incitament från koldioxidpriset och från harmoniserade minimiskattenivåer för fossila bränslen, och de berörda godtaga flygbränslena på årsbasis för det föregående året.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv genom att fastställa detaljerade regler för den årliga beräkningen av den prisskillnad som avses i första stycket i denna punkt och för tilldelningen av utsläppsrätter för användning av de bränslen som anges i det första stycket i denna punkt för beräkningen av de växthusgasutsläpp som sparats in som ett resultat av användningen av bränslen enligt vad som rapporterats enligt den genomförandeakt som antagits enligt artikel 14.1 samt fastställa arrangemangen för beaktande av incitament från koldioxidpriset och från harmoniserade minimiskattenivåer för fossila bränslen.

Senast den 1 januari 2028 ska kommissionen utvärdera tillämpningen av denna punkt och i god tid lägga fram resultaten av den utvärderingen i en rapport till Europaparlamentet och rådet. Rapporten får när så är lämpligt åtföljas av ett lagstiftningsförslag om tilldelning av en bestämd och tidsbegränsad mängd utsläppsrätter fram till den 31 december 2034 i syfte att ge ytterligare incitament till användningen av de bränslen som anges i första stycket i denna punkt, särskilt användning av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som är förenliga med artikel 25 i direktiv (EU) 2018/2001 och som används inom luftfarten och för vilka emissionsfaktorn är noll enligt bilaga IV eller den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 14 i detta direktiv.

Från och med den 1 januari 2028 ska kommissionen utvärdera tillämpningen av denna punkt i den årliga rapport som den är skyldig att överlämna enligt artikel 10.5.

7. För flygningar som avgår från en flygplats belägen i EES och ankommer till en flygplats belägen i EES, Schweiz eller Förenade kungariket och som inte omfattades av EU:s utsläppshandelssystem under 2023, ska det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer ökas med de tilldelningsnivåer, inklusive gratis tilldelning och auktionering, som skulle ha gällt om de hade omfattats av EU:s utsläppshandelssystem det året, minskat med den linjära minskningsfaktor som avses i artikel 9.
8. Genom undantag från artiklarna 12.3, 14.3 och 16 ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de bestämmelserna som uppfyllda och ska inte vidta några åtgärder mot luftfartygsoperatörer med avseende på utsläpp till och med den 31 december 2030 från flygningar mellan en flygplats belägen i ett av en medlemsstats yttersta randområden och en flygplats belägen i samma medlemsstat, inbegripet en annan flygplats belägen i samma yttersta randområde eller i ett annat yttersta randområde i samma medlemsstat.

* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/... av den ... om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och lämpligt genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd (EUT ...).

** Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).”

3. Artikel 3d ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Under 2024 och 2025 ska 15 % av de utsläppsrätter som avses i artikel 3c.5 och 3c.7, samt 25% 2024 respektive 50% 2025, av återstående 85 % av dessa utsläppsrätter, och som skulle ha tilldelats gratis, auktioneras ut, med undantag för de kvantiteter utsläppsrätter som avses i artiklarna 3c.6 och 10a.8 fjärde stycket. Återstoden av utsläppsrätterna för dessa år ska tilldelas gratis.

Från och med den 1 januari 2026 ska hela den kvantitet utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis under det året auktioneras ut, med undantag för den kvantitet utsläppsrätter som avses i artiklarna 3c.6 och 10a.8 fjärde stycket.”

b) Följande punkt ska införas:

”1a. Utsläppsrätter som tilldelas gratis ska tilldelas luftfartygsoperatörer i proportion till deras andel av verifierade utsläpp från luftfartsverksamhet som rapporteras för 2023. Den beräkningen ska också ta hänsyn till verifierade utsläpp från luftfartsverksamhet som rapporterats för flygningar som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem först från och med den 1 januari 2024. Senast den 30 juni det aktuella året ska de behöriga myndigheterna utfärda de utsläppsrätter som tilldelas gratis för det året.”

c) Punkt 2 ska utgå.

d) Punkterna 3 och 4 ska ersättas med följande:

”3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv med närmare bestämmelser för medlemsstaternas auktionering av utsläppsrätter för luftfart i enlighet med punkterna 1 och 1a i denna artikel, inbegripet närmare förfaranden för auktionering som krävs för överföring av en andel av intäkterna från sådan auktionering till unionens allmänna budget som egna medel i enlighet med artikel 311 tredje stycket i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Det antal utsläppsrätter som varje medlemsstat ska auktionera ut under varje period ska vara proportionellt mot medlemsstatens andel av de totala tillskrivna luftfartsutsläppen för alla medlemsstater under det referensår avseende vilket uppgifter rapporterats enligt artikel 14.3 och kontrollerats enligt artikel 15. För varje period som avses i artikel 13 ska referensåret vara det kalenderår som löper ut 24 månader före inledningen av den period som auktionen avser. De delegerade akterna ska säkerställa att principerna i artikel 10.4 första stycket följs.

4. Medlemsstaterna ska besluta om hur intäkter från auktioneringen av utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel ska användas, med undantag för intäkter som fastställts såsom egna medel i enlighet med artikel 311 tredje stycket i EUF-fördraget och som tagits upp i unionens allmänna budget. Medlemsstaterna ska använda intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter, eller ett ekonomiskt värde motsvarande dessa intäkter, i enlighet med artikel 10.3 i detta direktiv.”

4. Artiklarna 3e och 3f ska utgå.

5. Artikel 11a ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1, 2 och 3 ska ersättas med följande:

”1. Om inte annat följer av punkterna 2 och 3 i denna artikel ska luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat eller som är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier, kunna använda följande enheter för att fullgöra sina skyldigheter att enligt artikel 12.9 annullera enheter med avseende på den kvantitet som de informerats om enligt artikel 12.6:

a) Reduktionsenheter som auktoriserats av parter som deltar i den mekanism som inrättats enligt artikel 6.4 i Parisavtalet.

- b) Reduktionsenheter som auktoriserats av de parter som deltar i program för utfärdande av reduktionsenheter som har ansetts godtagbara av Icao-rådet i enlighet med den genomförandeakt som antagits enligt punkt 8.
 - c) Reduktionsenheter som auktoriserats av parterna genom avtal enligt punkt 5.
 - d) Reduktionsenheter som utfärdats för projekt på unionsnivå enligt artikel 24a.
2. Enheter som avses i punkt 1 a och b får användas om följande villkor är uppfyllda:
- a) De härrör från en stat som är part i Parisavtalet vid tidpunkten för användningen.
 - b) De härrör från en stat som förtecknas i den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 25a.3 förtecknas som deltagande i Icaos system för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia). Detta villkor ska inte gälla för utsläpp före 2027 och inte heller för de minst utvecklade länderna eller små östater under utveckling enligt Förenta nationernas definition, med undantag för stater vars BNP per capita är lika med eller överstiger unionsgenomsnittet.

3. Enheter som avses i punkt 1 a, b och c får användas om arrangemang för godkännande från de deltagande parterna har inrättats, om rapportering av antropogena utsläpp från källor och upptag i sänkor som omfattas av de deltagande parternas nationellt fastställda bidrag anpassas i rätt tid och om dubbelräkning och nettoökning av globala utsläpp undviks.

Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa närmare krav för de arrangemang som avses i första stycket i denna punkt, vilka kan inbegripa rapporterings- och registreringskrav, och för att förteckna de stater eller program som tillämpar dessa arrangemang. Dessa arrangemang ska ta hänsyn till flexibilitet som beviljas de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling i enlighet med punkt 2 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.”

- b) Punkt 4 ska utgå.

c) Följande punkt ska läggas till:

”8. Kommissionen ska anta genomförandeakter med en förteckning över enheter som Icao-rådet har ansett vara godtagbara och som uppfyller villkoren i punkterna 2 och 3 i denna artikel. Kommissionen ska vid behov även anta genomförandeakter för att uppdatera den förteckningen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.”

6. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. I enlighet med den metod som anges i den genomförandeakt som avses i punkt 8 i denna artikel ska medlemsstaterna varje år beräkna kompensationskraven för föregående kalenderår för flygningar till, från och mellan stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 och för flygningar mellan Schweiz eller Förenade kungariket och stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3, och ska senast den 30 november varje år informera luftfartygsoperatörerna.

I enlighet med den metod som anges i den genomförandeakt som avses i punkt 8 i denna artikel ska medlemsstaterna även beräkna de totala slutliga kompensationskraven för en viss period för efterlevnad av Corsia och, senast den 30 november året efter det sista året av den relevanta perioden för efterlevnad av Corsia, informera de luftfartygsoperatörer som uppfyller villkoren i tredje stycket i denna punkt om de kraven.

Medlemsstaterna ska informera de luftfartygsoperatörer som uppfyller samtliga följande villkor om kompensationsnivån:

- a) Luftfartygsoperatörerna innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat, eller är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier.
- b) De producerar mer än 10 000 ton koldioxidutsläpp årligen från användning av flygplan med en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg vilka utför flygningar som omfattas av bilaga I, utom sådana som avgår från och ankommer till samma medlemsstat, inklusive medlemsstatens yttersta randområden, från och med den 1 januari 2021.

Vid tillämpningen av första stycket b ska koldioxidutsläpp från följande typer av flygningar inte beaktas:

- i) Statsluftfart.
- ii) Humanitära flygningar.
- iii) Sjuktransport.
- iv) Flygningar för militära ändamål.
- v) Flygningar för brandbekämpning.
- vi) Flygningar som föregår eller följer på en humanitär flygning, sjuktransport eller flygning för brandbekämpning, förutsatt att sådana flygningar gjordes med samma luftfartyg och var nödvändiga för att genomföra den berörda humanitära eller medicinska verksamheten eller brandbekämpningsverksamheten eller för att flytta luftfartyget efter dessa verksamheter inför nästa verksamhet.”

b) Följande punkter ska läggas till:

”8. Beräkningen av de kompensationskrav som avses i punkt 6 i denna artikel med avseende på tillämpningen av Corsia ska göras i enlighet med en metod som ska fastställas av kommissionen för flygningar till, från och mellan stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 och för flygningar mellan Schweiz eller Förenade kungariket och stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3.

Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa metoden för beräkningen av kompensationskrav för luftfartygsoperatörer enligt första stycket i denna punkt.

Dessa genomförandeakter ska särskilt innehålla närmare bestämmelser om tillämpningen av de krav som följer av de relevanta bestämmelserna i detta direktiv, särskilt artiklarna 3c, 11a, 12 och 25a och, i största möjliga utsträckning, mot bakgrund av de relevanta bestämmelserna i detta direktiv, de krav som följer av internationella standarder och internationell rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet för Corsia (Corsia Sarps).

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2. Den första genomförandeakten av detta slag ska antas senast den 30 juni 2024.

9. Luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat eller som är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier, ska annullera enheter som avses i artikel 11a endast med avseende på den kvantitet som den medlemsstaten har informerat om i enlighet med punkt 6 för den relevanta perioden för efterlevnad av Corsia. Annulleringen ska ske senast den 31 januari 2025 för utsläpp under perioden 2021–2023 och senast den 31 januari 2028 för utsläpp under perioden 2024–2026.”

7. I artikel 14 ska följande punkter läggas till:

- ”5. Luftfartygsoperatörer ska en gång om året rapportera om de icke-koldioxideffekter från luftfarten som uppstår från och med den 1 januari 2025. I detta syfte ska kommissionen senast den 31 augusti 2024 anta en genomförandeakt enligt punkt 1 för att inbegripa luftfartens icke-koldioxideffekter i en övervaknings-, rapporterings- och verifieringsram. Denna övervaknings-, rapporterings- och verifieringsram ska åtminstone innehålla tillgängliga tredimensionella flygbanedata för luftfartyg samt luftfuktighet och lufttemperatur för att göra det möjligt att ta fram en koldioxidekvivalent per flygning. Kommissionen ska i mån av tillgängliga resurser säkerställa att det finns verktyg till hands för att underlätta och i största möjliga utsträckning automatisera övervakningen, rapporteringen och verifieringen i syfte att minimera den administrativa bördan.

Från och med den 1 januari 2025 ska medlemsstaterna säkerställa att varje luftfartygsoperatör övervakar och till den berörda myndigheten rapporterar de icke-koldioxideffekterna av varje luftfartyg som operatören bedriver verksamhet med under varje kalenderår efter utgången av varje år i enlighet med de genomförandeakter som avses i punkt 1.

Kommissionen ska varje år från och med 2026, som en del av den rapport som avses i artikel 10.5, överlämna en rapport om resultaten av tillämpningen av den övervaknings-, rapporterings- och verifieringsram som avses i det första stycket i denna punkt.

Senast den 31 december 2027 ska kommissionen, på grundval av resultaten av tillämpningen av övervaknings-, rapporterings- och verifieringsramen för luftfartens icke-koldioxideffekter, lägga fram en rapport och, när så är lämpligt och efter att först ha gjort en konsekvensbedömning, ett lagstiftningsförslag för att begränsa luftfartens icke-koldioxideffekter genom att utvidga tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta luftfartens icke-koldioxideffekter.

6. Kommissionen ska, på ett användarvänligt sätt, offentliggöra åtminstone följande aggregerade uppgifter om årliga utsläpp från luftfartsverksamhet som rapporterats till medlemsstaterna eller översänts till kommissionen i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066* och artikel 7 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603** senast tre månader efter det att respektive rapporteringstidsfrist löpt ut:

- a) För varje par av flygplatser inom EES:

- i) Utsläppen från alla flygningar.

- ii) Totalt antal flygningar.
 - iii) Totalt antal passagerare.
 - iv) Typer av luftfartyg.
- b) För varje luftfartygsoperatör:
- i) Uppgifter om utsläppen från flygningar inom EES, flygningar som avgår från EES, flygningar som ankommer till EES och flygningar mellan två tredjeländer, uppdelade på par av stater, samt utsläpp som omfattas av skyldigheten att annullera utsläppsenheter som är godtagbara inom ramen för Corsia.
 - ii) Kompensationskravens mängd, beräknade i enlighet med artikel 12.8.
 - iii) Mängd och typ av reduktionsenheter enligt artikel 11a som använts för att uppfylla luftfartygsoperatörens kompensationskrav enligt led ii i denna punkt.
 - iv) Mängd och typ av bränslen som använts och för vilka emissionsfaktorn är noll enligt detta direktiv eller som ger luftfartygsoperatören rätt att ta emot utsläppsrätter enligt artikel 3c.6.

För leden a och b i första stycket får en luftfartygsoperatör under särskilda omständigheter, när den trafikerar ett mycket begränsat antal flygplatspar eller ett mycket begränsat antal par av stater som omfattas av kompensationskrav eller ett mycket begränsat antal par av stater som inte omfattas av kompensationskrav, begära att den administrerande medlemsstaten inte offentliggör sådana uppgifter på luftfartygsoperatörsnivå och ska då förklara varför ett röjande av uppgifterna skulle anses skada dess kommersiella intressen. På grundval av detta får den administrerande staten begära att kommissionen offentliggör dessa uppgifter på en högre aggregeringsnivå. Kommissionen ska fatta beslut om begäran.

-
- * Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 av den 19 december 2018 om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 601/2012 (EUT L 334, 31.12.2018, s. 1).
 - ** Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603 av den 18 juli 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller åtgärder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd (EUT L 250, 30.9.2019, s. 10)."

8. Artikel 18a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Om inga av de tillskrivna utsläppen från luftfarten från flygningar som genomförts av en luftfartygsoperatör som omfattas av punkt 1 b i denna artikel under de två första åren för varje period enligt artikel 13 tillskrivits luftfartygsoperatörens administrerande medlemsstat, ska luftfartygsoperatören överföras till en annan administrerande medlemsstat för den följande perioden. Den nya administrerande medlemsstaten ska vara den medlemsstat med de största skattade tillskrivna luftfartsutsläppen från flygningar som genomförs av den luftfartygsoperatören under de två första åren av den föregående perioden.”

b) I punkt 3 ska led b ersättas med följande:

”b) från och med 2024, minst vartannat år, uppdatera förteckningen genom att ta med de luftfartygsoperatörer som efter det angivna datumet bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I; om en luftfartygsoperatör inte har bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I under de fyra på varandra följande kalenderår som föregår uppdateringen av förteckningen, ska den luftfartygsoperatören inte tas med i förteckningen.”.

9. Artikel 25a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Unionen och dess medlemsstater ska fortsätta att eftersträva avtal om globala åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från luftfarten som är anpassade till målen i förordning (EU) 2021/1119 och i Parisavtalet. Med beaktande av sådana avtal ska kommissionen överväga huruvida ändringar av detta direktiv är nödvändiga med avseende på luftfartygsoperatörer.”

b) Följande punkter ska läggas till:

”3. Kommissionen ska anta en genomförandeakt med en förteckning över andra stater än EES-länder, Schweiz och Förenade kungariket som anses tillämpa Corsia med avseende på detta direktiv, med ett referensvärde på 2019 för 2021–2023 och ett referensvärde på 85 % av 2019 års utsläpp för varje år från och med 2024. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

4. När det gäller utsläpp till och med den 31 december 2026 från flygningar till eller från stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3 i denna artikel ska luftfartygsoperatörer inte vara skyldiga att överlämna utsläppsrätter i enlighet med artikel 12.3 med avseende på dessa utsläpp.
5. När det gäller utsläpp till och med den 31 december 2026 från flygningar mellan EES och stater som inte förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3 i denna artikel, utom flygningar till Schweiz och Förenade kungariket, ska luftfartygsoperatörer inte vara skyldiga att överlämna utsläppsrätter i enlighet med artikel 12.3 med avseende på dessa utsläpp.
6. När det gäller utsläpp från flygningar till och från de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling enligt Förenta nationernas definition, utom de som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3 i denna artikel och de stater vars BNP per capita är lika med eller överstiger unionsgenomsnittet, ska luftfartygsoperatörer inte vara skyldiga att överlämna utsläppsrätter i enlighet med artikel 12.3 med avseende på dessa utsläpp.

7. Om kommissionen fastställer att det föreligger en betydande snedvridning av konkurrensen, såsom snedvridning som orsakas av att ett tredjeland tillämpar Corsia på ett mindre strikt sätt i sin nationella rätt eller underlåter att verkställa Corsia-bestämmelserna på ett sätt som är lika för alla luftfartygsoperatörer, vilken skadar luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat eller är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier, ska kommissionen anta genomförandeakter för att undanta dessa luftfartygsoperatörer från kompensationskrav enligt artikel 12.9 med avseende på utsläpp från flygningar till och från sådana stater. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

8. Om luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat eller som är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier, utför flygningar mellan två olika stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3 i denna artikel, inklusive flygningar mellan Schweiz, Förenade kungariket och stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3 i denna artikel, och dessa stater tillåter luftfartygsoperatörer att använda andra enheter än de som anges i den förteckning som antagits enligt artikel 11a.8, ges kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter som gör det möjligt för dessa luftfartygsoperatörer att använda enhetstyper utöver dem som anges i den förteckningen eller att inte vara bundna av villkoren i artikel 11a.2 och 11a.3 med avseende på utsläpp från sådana flygningar. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.”

10. Artiklarna 28a och 28b ska ersättas med följande:

”Artikel 28a

Tillämpliga undantag före det obligatoriska genomförandet av Icaos globala marknadsbaserade åtgärd

1. Genom undantag från artiklarna 12.3, 14.3 och 16 ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de bestämmelserna som uppfyllda och ska inte vidta några åtgärder mot luftfartygsoperatörer med avseende på
 - a) alla utsläpp från flygningar till och från flygplatser i stater utanför EES, utom flygningar till flygplatser i Förenade kungariket eller Schweiz, under varje kalenderår från och med den 1 januari 2021 till och med den 31 december 2026, om inte annat följer av den översyn som avses i artikel 28b,
 - b) alla utsläpp från flygningar mellan en flygplats belägen i ett av de yttersta randområdena i den mening som avses i artikel 349 i EUF-fördraget och en flygplats belägen 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.

Vid tillämpningen av artiklarna 11a, 12 och 14 ska de verifierade utsläppen från andra flygningar än de som avses i första stycket i denna punkt anses vara luftfartygsoperatörens verifierade utsläpp.

2. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 1 januari 2013–31 december 2026 minskas för att överensstämma med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp från flygningar som inte omfattas av undantagen i punkt 1 a och b i den här artikeln.
3. Genom undantag från artikel 3g ska luftfartygsoperatörer inte vara skyldiga att lämna in övervakningsplaner med åtgärder som ska vidtas för att övervaka och rapportera utsläpp från flygningar som omfattas av undantagen i punkt 1 a och b i den här artikeln.
4. 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 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 ger lägre noggrannhet än verktyget för små utsläppskällor.
5. Punkt 1 i den här artikeln ska tillämpas på länder med vilka ett avtal enligt artikel 25 eller 25a har ingåtts, och enbart i enlighet med villkoren i ett sådant avtal.

Artikel 28b

Kommissionens rapportering om och översyn av genomförandet av Icaos globala marknadsbaserade åtgärd

1. Före den 1 januari 2027 och därefter vart tredje år ska kommissionen rapportera 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
 - a) de relevanta Icao-instrumenten, däribland standarder och rekommenderad praxis, samt framstegen med genomförandet av alla delar av Icaos korg av åtgärder för att uppnå det eftersträlvade långsiktiga globala mål som antogs vid Icaos 41:a församling,
 - b) rekommendationer som godkänts av Icao-rådet och som är av relevans för den globala marknadsbaserade åtgärden, däribland eventuella ändringar av referensvärden,
 - c) inrättandet av ett globalt register,
 - d) inhemska åtgärder som vidtagits av tredjeländer för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärden för tillämpning på utsläpp från och med 2021,
 - e) tredjeländers grad av deltagande i kompensation enligt Corsia, däribland konsekvenserna av deras reservationer med avseende på ett sådant deltagande, och

- f) annan relevant internationell utveckling och tillämpliga instrument samt framsteg med att minska luftfartens totala inverkan på klimatförändringarna.

I linje med Parisavtalets globala översyn ska kommissionen även rapportera om insatser för att uppfylla luftfartssektorns eftersträvade långsiktiga globala mål om att få ner luftfartens utsläpp till netto noll senast 2050, vilket ska bedömas i överensstämmelse med de kriterier som avses i första stycket, leden a–f.

2. Kommissionen ska senast den 1 juli 2026 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med en bedömning av miljönyttan med Icaos globala marknadsbaserade åtgärd, däribland dess allmänna ambition i förhållande till målen enligt Parisavtalet, graden av deltagande i kompensation enligt Corsia, dess verkställbarhet, transparens, sanktioner vid bristande efterlevnad, processer för synpunkter från allmänheten, kvaliteten på utsläppskrediter, övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp, register, ansvarsskyldighet samt regler för användning av biobränslen. Kommissionen ska även offentliggöra den rapporten senast den 1 juli 2026.

3. Kommissionens rapport som avses i punkt 2 ska åtföljas av ett lagstiftningsförslag, när så är lämpligt, om ändring av detta direktiv på ett sätt som är förenligt med Parisavtalets temperaturmål, unionens åtagande om minskade växthusgasutsläpp från hela ekonomin till 2030 och målet att uppnå klimatneutralitet senast 2050, och i syfte att upprätthålla miljönyttan och effektiviteten i unionens klimatåtgärder. Ett åtföljande förslag ska på lämpligt sätt föreskriva att EU:s utsläppshandelssystem ska tillämpas på avgående flygningar från flygplatser belägna i stater i EES till flygplatser belägna utanför EES från och med januari 2027 men inte på ankommande flygningar från flygplatser belägna utanför EES. Om den rapport som avses i punkt 2 visar
- a) att Icaos församling inte skärpt Corsia senast den 31 december 2025 i överensstämmelse med sitt eftersträvade långsiktiga globala mål för att nå målen i Parisavtalet, eller
 - b) att stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 står för mindre än 70 % av utsläppen från internationell luftfart utifrån senast tillgängliga uppgifter,

Förslaget ska även på lämpligt sätt göra det möjligt för luftfartygsoperatörer att dra av eventuella kostnader för Corsia-kompensation på dessa flyglinjer för att undvika dubbla avgifter. Om villkoren i första stycket, leden a och b i denna punkt inte är uppfyllda ska förslaget ändra detta direktiv på lämpligt sätt så att EU:s utsläppshandelssystem fortsätter att tillämpas endast på flygningar inom EES, på flygningar till Schweiz och till Förenade kungariket och på flygningar till stater som inte förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3.”

-
- * 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).”

11. I artikel 30 ska följande punkt läggas till:

”8. Under 2026 ska kommissionen ta med följande i den rapport som föreskrivs i artikel 10.5:

- a) En utvärdering av miljö- och climateffekterna av flygningar på mindre än 1 000 km och överväganden av möjliga sätt att minska dessa effekter, däribland en undersökning av de alternativa kollektivtrafikslag som finns tillgängliga och den ökade användningen av hållbara flygbränslen.
- b) En utvärdering av miljö- och climateffekterna av flygningar som utförs av operatörer som är undantagna enligt leden h eller k i posten ”Luftfart” i kolumnen ”Verksamhet” i tabellen i bilaga I, samt överväganden kring möjliga sätt att minska dessa effekter.
- c) En utvärdering av de sociala effekterna av detta direktiv för luftfartssektorn, bland annat dess arbetskraft och kostnaderna för flygresor.
- d) En utvärdering av flygförbindelserna med öar och avlägsna territorier, inklusive överväganden kring konkurrenskraft och koldioxidläckage samt miljö- och climateffekter.

Den rapport som avses i artikel 10.5 ska i förekommande fall även beaktas vid en framtida revidering av detta direktiv.”.

12. Bilagorna I och IV ska ändras i enlighet med bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 2023. De ska genast underrätta kommissionen om texten till dessa bestämmelser.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3
Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i
Europeiska unionens officiella tidning.

Artikel 4
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ...

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

1. I kolumnen ”Verksamhet” i tabellen i bilaga I till direktiv 2003/87/EG ska posten ”Luftfart” ändras på följande sätt:

- a) Följande stycke ska införas efter första stycket:

”Flygningar mellan flygplatser belägna i två olika stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 och flygningar mellan Schweiz eller Förenade kungariket och stater som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 samt, vid tillämpning av artiklarna 12.6, 12.8 och 28c, alla andra flygningar som genomförs mellan flygplatser belägna i två olika tredjeländer av luftfartygsoperatörer som uppfyller samtliga följande villkor:

- a) Luftfartygsoperatörerna innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat, eller är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier.

- b) De producerar mer än 10 000 ton koldioxidutsläpp årligen från användning av flygplan med en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg vilka utför flygningar som omfattas av denna bilaga, utom sådana som avgår från och ankommer till samma medlemsstat, inklusive medlemsstatens yttersta randområden, från och med den 1 januari 2021.; vid tillämpningen av denna punkt ska utsläpp från följande typer av flygningar inte beaktas:
- i) Statsluftfart.
 - ii) Humanitära flygningar.
 - iii) Sjuktransport.
 - iv) Flygningar för militära ändamål.
 - v) Flygningar för brandbekämpning.
 - vi) Flygningar som föregår eller följer på en humanitär flygning, sjuktransport eller flygning för brandbekämpning, förutsatt att sådana flygningar gjordes med samma luftfartyg och var nödvändiga för att genomföra den berörda humanitära eller medicinska verksamheten eller brandbekämpningsverksamheten eller för att flytta luftfartyget efter dessa verksamheter inför nästa verksamhet.”
- b) I led i ska siffran ”30 000” ersättas med siffran ”50 000”.

2. I del B i bilaga IV till direktiv 2003/87/EG ska avsnittet ”Övervakning av koldioxidutsläpp” ändras på följande sätt:

a) Följande mening ska läggas till i slutet av fjärde stycket:

”Emissionsfaktorn för flygfotogen (Jet A1 eller Jet A) ska vara 3,16 (ton koldioxid/ton bränsle).”

b) Följande stycke ska införas efter fjärde stycket:

”Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung med användning av väte från förnybara källor som är förenliga med artikel 25 i direktiv (EU) 2018/2001 ska anses generera nollutsläpp för de luftfartygsoperatörer som använder dem fram till dess att den genomförandeakt som avses i artikel 14.1 i det här direktivet har antagits.”
