



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 25 juni 2022
(OR. fr, en)

**Interinstitutionellt ärende:
2021/0207(COD)**

**10509/22
ADD 2**

**CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
COMPET 522
ECOFIN 650
AVIATION 144
CODEC 966**

NOT

från:	Ordförandeskapet
till:	Rådet
Komm. dok. nr:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Ärende:	55 %-paketet Förslag till 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 ett lämpligt genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd – Allmän riktlinje

Inför mötet i rådet (miljö) den 28 juni 2022 bifogas för delegationerna ordförandeskapets kompromissförslag i ovannämnda ärende.

Förslag till 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 ett lämpligt genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd¹

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 yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

¹ Ändringar i förhållande till ordförandeskapets tidigare kompromissförslag är markerade med **fetstil och understrykning**, strykningar med [...]. Tidigare ändringar är understrukna.

² EUT C , , s. .

³ EUT C , , s. .

av följande skäl:

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG⁴ 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/EG⁵.
- (2) Parisavtalet, som antogs i december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC), trädde i kraft i november 2016⁶. 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 över förindustriella nivåer. För att uppnå målen i Parisavtalet måste alla sektorer av ekonomin bidra till att uppnå utsläppsminskningar, inbegripet internationell luftfart.
- (3) Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd antog den första utgåvan av internationella standarder och rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) (bilaga 16, volym IV till Chicagokonventionen) vid det tionde sammanträdet inom ramen för dess 214:e möte den 27 juni 2018. Unionen och dess medlemsstater fortsätter att stödja och är fast beslutna att genomföra Corsia från och med inledningen av pilotfasen 2021–2023⁷.

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ Parisavtalet (EUT L 282, 19.10.2016, s. 4).

⁷ 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).

- (4) I linje med rådets beslut (EU) 2018/2027⁸ 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 unionslagstiftningen. Efter antagandet av denna ändring av direktiv 2003/87/EG bör anmälan av skillnader mellan Corsia och EU:s utsläppshandelssystem till Icaos sekretariat uppdateras genom en andra anmälan av skillnader i enlighet med unionslagstiftningen för att spegla de ändringar som gjorts i unionslagstiftningen.
- (5) Att ta itu med klimat- och miljörelaterade utmaningar och uppnå målen i Parisavtalet står i centrum för meddelandet Den europeiska gröna given, som antogs av kommissionen den 11 december 2019⁹.
- (6) Unionen åtog sig att minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030 i unionens och dess medlemsstaters uppdaterade nationellt fastställda minskningsåtagande som överlämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020¹⁰.
- (7) Unionen har i lagstiftning fastställt målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119¹¹. I den förordningen fastställs också ett bindande unionsåtagande för inhemsk minskning av nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % under 1990 års nivåer senast 2030.

⁸ 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 compensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) (EUT L 325, 20.12.2018, s. 25).

⁹ COM(2019) 640 final.

¹⁰ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (8) Syftet med denna ändring av direktiv 2003/87/EG är att för luftfart genomföra dels unionens åtaganden i enlighet med Parisavtalet, dels regelverket för att uppnå unionens bindande klimatmål för 2030 om en inhemsk minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030 enligt förordning (EU) 2021/....
- (9) Luftfarten bör bidra till de insatser för utsläppsminskning som krävs för unionens klimatmål för 2030. Därför bör det totala antalet utsläppsrätter för luftfart konsolideras och omfattas av den linjära minskningsfaktorn.
- (10) För att förverkliga de höjda klimatambitionerna kommer det att krävas att så många resurser som möjligt kanaliseras till klimatomställningen. Därför bör alla auktionsintäkter som inte tillskrivs unionens budget användas för klimatrelaterade ändamål.
- (11) I enlighet med artikel 28b.3 i direktiv 2003/87/EG ska unionen bedöma Icaos Corsia-system och genomföra det på lämpligt sätt, och på ett sätt som är förenligt med unionens åtagande om utsläppsminskningar i hela ekonomin till 2030.
- (12) Det totala antalet utsläppsrätter för luftfart bör konsolideras på tilldelningsnivån för flygningar som avgår från en flygplats belägen i EES och ankommer till en flygplats belägen i EES, Schweiz eller Förenade kungariket. Tilldelningen för 2024 bör baseras på den totala tilldelningen till aktiva luftfartygsoperatörer år 2023, minskad med den linjära minskningsfaktor som anges i artikel 9 i direktiv 2003/87/EG. Tilldelningsnivån bör höjas för att ta hänsyn till de flyglinjer som inte omfattades av EU:s utsläppshandelssystem under 2023 men som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem från och med år 2024.
- (13) Ökad auktionering från och med året efter det att denna ändring av direktiv 2003/87/EG trätt i kraft bör vara regel för tilldelning av utsläppsrätter inom luftfartssektorn, med beaktande av sektorns förmåga att föra vidare den ökade koldioxidkostnaden. En gradvis utfasning av gratis tilldelning 2024–2026 och full auktionering från och med 2027 bör genomföras.

- (13a) En övergång från användning av fossila bränslen till ökad användning av hållbara flygbränslen skulle kunna bidra till att uppnå en utfasning av fossila bränslen inom luftfarten. Med tanke på den omfattande konkurrensen mellan luftfartygsoperatörer, utvecklingen av EU:s marknad för hållbara flygbränslen och den stora prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och alternativa bränslen bör denna övergång emellertid stödjas av en kombination av strategier på utbudssidan, såsom [ReFuelEU Aviation-förordningen] och på efterfrågesidan, genom ett ökat incitament till dem som ställer om tidigt i form av ett lämpligt övergångsstöd för att överbrygga dessa prisskillnader. Under perioden från och med den 1 januari 2024 till och med den 31 december 2030 bör utsläppsrätter därför fördelas på ett sätt som liknar differenskontrakt, som täcker en del av den återstående prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och bränslen som anges i artikel 4.1 i [ReFuelEU Aviation-förordningen]. Dessa utsläppsrätter bör ta hänsyn till koldioxidpriset genom att främja större minskningar av växthusgasutsläppen, i proportion till den mängd använt bränsle som rapporteras enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066. För detta ändamål bör högst 20 miljoner utsläppsrätter reserveras från och med den 1 januari 2024 till och med den 31 december 2030. Dessa utsläppsrätter bör tas från poolen av totala tillgängliga utsläppsrätter för luftfart och bör endast användas för flygningar som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem och på ett icke-diskriminerande sätt.
- (14) Direktiv 2003/87/EG bör också ändras när det gäller enheter godtagbara för efterlevnad, för att ta hänsyn till de kvalifikationskriterier för enheter som Icao-rådet antog vid sitt 216:e möte i mars 2019 som en väsentlig del av Corsia. Flygbolag som är baserade i unionen bör kunna använda [...] enheter för att uppfylla kraven för flygningar till eller från 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 härröra från stater som är parter i Parisavtalet och som deltar i Corsia, och dubbelräkning av [...] enheter bör undvikas.

- (15) För att säkerställa enhetliga villkor för användningen av [...] enheter i enlighet med artikel 11a i direktiv 2003/87/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att anta en förteckning över de [...] enheter som Icao-rådet har ansett vara godtagbara för användning för Corsia-uppfyllelse och som uppfyller ovannämnda kvalifikationsvillkor. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹².
- (16) För att säkerställa att nödvändiga arrangemang har inrättats för godkännande 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 att dubbelräkning och nettoökning av globala utsläpp undviks, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa detaljerade krav för sådana arrangemang. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹³.

¹² 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).

¹³ 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).

- (17) [...] Beräkningen av kompensationskrav för Corsia för unionsbaserade luftfartygsoperatörer bör göras [...] i den mening som avses i Icaos Internationella standarder och rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart, med hänsyn till att Corsia inte tillämpas för [...] flygningar som avgår från en flygplats belägen i EES och ankommer till en flygplats belägen i EES, Schweiz eller Förenade kungariket [...], enligt ”clean cut”-principen. Kommissionen bör tilldelas genomförandebefogenheter att anta en beräkningsmetod som tar hänsyn till skillnaderna mellan dessa internationella standarder och rekommenderad praxis och direktiv 2003/87/EG. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011.
- (18) För att säkerställa enhetliga villkor för förteckning av länder som anses tillämpa Corsia vid tillämpning av direktiv 2003/87/EG i enlighet med artikel 25a.3 i det direktivet, 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 vid tillämpningen av unionsrätten. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011.
- (19) Eftersom avsikten är att genomförande och verkställande av Corsia för luftfartygsoperatörer som är baserade utanför unionen ska ske uteslutande i dessa luftfartygsoperatörers hemland [...] bör luftfartygsoperatörer som är baserade utanför unionen inte vara skyldiga att annullera enheter för att efterleva Corsia i enlighet med detta direktiv [...].

- (19a) Eftersom avsikten är att genomförande och verkställande av Corsia för luftfartygsoperatörer som är baserade utanför unionen ska ske uteslutande i dessa luftfartygsoperatörers hemland, [...] om en luftfartygsoperatör som är baserad utanför unionen gör betydande utsläpp från flygningar inom EES, eller vid flygningar från en flygplats belägen i EES till Schweiz eller Förenade kungariket, får också det land där luftfartygsoperatören är baserad anmäla skillnader avseende tillämpningen av Corsia med avseende på inomeuropeiska flygningar. Direktiv 2003/87/EG bör ses över mot bakgrund av utvecklingen i detta avseende.
- (19b) För att ge incitament till deltagande i Corsia och undvika överlappning mellan Corsia och EU:s utsläppshandelssystem för samma flygningar bör luftfartygsoperatörer inte vara skyldiga att överlämna utsläppsrätter för utsläpp från flygningar till eller från andra länder än EES-länder, Schweiz och Förenade kungariket som anses delta i Corsia vid tillämpningen av unionsrätten.
- (20) För att säkerställa likabehandling för flyglinjer bör andra flygningar till och från länder som inte genomför Corsia vid tillämpningen av unionsrätten än de som avgår från en flygplats belägen i EES och ankommer till en flygplats belägen 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.
- (21) Flygningar till och från de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling, enligt FN:s definition, som inte genomför Corsia vid 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 utan slutdatum för undantaget.

- (22) För att säkerställa enhetliga villkor för att undanta luftfartygsoperatörer från [...] kompensationskrav enligt artikel 12.8 i direktiv 2003/87/EG när det gäller utsläpp från flygningar till och från länder som tillämpar Corsia på ett mindre strikt sätt i sin nationella lagstiftning, eller som underlåter att verkställa Corsia-bestämmelser på ett sätt som är lika för alla luftfartygsoperatörer enligt artikel 25a.7 i det direktivet, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att undanta flygbolag som är baserade i unionen från [...] kompensationskrav avseende utsläpp från flygningar där en betydande snedvridning av konkurrensen till nackdel för flygbolag som är baserade i unionen uppstår till följd av ett mindre strikt genomförande eller verkställande av Corsia i tredjelandet. Snedvridningen av konkurrensen kan orsakas av en mindre strikt strategi för godtagbara [...] enheter eller bestämmelser om dubbelräkning. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011.
- (23) För att säkerställa enhetliga villkor för upprättandet av likvärdiga förutsättningar på flyglinjer mellan två olika länder som tillämpar Corsia, om dessa länder tillåter luftfartygsoperatörer att använda andra enheter än de som anges i den förteckning som antagits enligt artikel 11a.8 i direktiv 2003/87/EG, enligt artikel 25a.8 i det direktivet, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att tillåta luftfartygsoperatörer som är baserade i en medlemsstat att använda enhetstyper utöver den förteckning som antagits enligt artikel 11a.8 eller att inte vara bundna av villkoren i artikel 11a.2 och 11a.3. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011.
- (23a) Emissionsfaktorn för flygfotogen (Jet A1 eller Jet A) enligt EU:s utsläppshandelssystem bör anpassas till emissionsfaktorn för det bränslet enligt volym IV i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart som undertecknades den 7 december 1944 (Chicagokonventionen). Ingen förändring görs i tilldelningsnivåerna till följd av höjningen av emissionsfaktorn för flygfotogen, eftersom gratis tilldelning till luftfarten upphör och auktionering införs i stället, för att åstadkomma större utsläppsminskningar.

- (24) I syfte att säkerställa likvärdiga förutsättningar på flyglinjer mellan två tredjeländer som genomför Corsia bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget delegeras till kommissionen med avseende på godtagande av andra [...] enheter för dessa flyglinjer. 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 lagstiftning¹⁴. 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.
- (25) Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt att främja tillgängligheten för unionens yttersta randområden. Därför bör ett tillfälligt undantag från EU:s utsläppshandelssystem föreskrivas fram till och med 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.
- (26) 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 införas. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att de nationella införlivandebestämmelserna inte hindrar innovationer och att de är teknikneutrala. På EU-nivå stöds de nödvändiga forsknings- och innovationsinsatserna bland annat genom ramprogrammet Horisont Europa, som omfattar betydande finansiering och nya instrument för de sektorer som omfattas av utsläppshandelssystemet.

¹⁴ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (26a) I enlighet med artikel 12.8 i direktiv 2003/87/EG, i dess ändrade lydelse enligt beslut [XXX] [2021/0204 (COD)], ska artikel 12.6 och 12.7 i det direktivet tillämpas till och med den 31 december 2024 eller till utgången av införlivandeperioden för detta direktiv, beroende på vilket datum som infaller först. Tidsfristen för införlivande av detta direktiv är den 31 december 2023 och artikel 12.6–12.8 i direktiv 2003/87/EG kommer därför att tillämpas i den version som föregick de ändringar som införs genom detta direktiv fram till den dagen.
- (27) Eftersom målen för detta direktiv 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.
- (28) Direktiv 2003/87/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

Artikel 1

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

1. Artikel 3c ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska utgå.

b) Följande punkter ska läggas till som punkterna 5, 5a, 5b, 6 och 7:

”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 omfattas av bilaga I under 2023, minskat med den linjära minskningsfaktor som anges i artikel 9, och ska offentliggöra detta antal samt det antal utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis 2024 [...] enligt de regler för gratis tilldelning som gällde före de ändringar som införs genom [detta ändringsdirektiv].

5a. Högst 20 miljoner av det totala antalet utsläppsrätter som avses i punkt 5 för perioden 1 januari 2024–31 december 2030 ska reserveras för luftfartygsoperatörer, på ett icke-diskriminerande sätt, för tankning av bränslen som anges i artikel 4.1 i [ReFuelEU Aviation-förordningen] för flygningar som omfattas av krav på överlämnande av utsläppsrätter i enlighet med artikel 12.3. Utsläppsrätterna ska fördelas på samma sätt som ett differenskontrakt för att täcka en del av prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen med beaktande av koldioxidpriset och priset på de berörda bränslena. De ska täcka 70 % av den återstående prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och de berörda bränslena. Om efterfrågan på utsläppsrätter för tankning av sådana bränslen för ett visst år är större än tillgången på utsläppsrätter, ska de minskas på samma sätt för alla berörda luftfartygsoperatörer.

5b. Varje luftfartygsoperatör får årligen ansöka om tilldelning av utsläppsrätter för flygningar, från och med den 1 januari 2024 till och med den 31 december 2030, för vilka utsläppsrätter måste överlämnas på grundval av rapporterad tankning av bränslen för dessa flygningar i enlighet med användning av bränslen som rapporterats enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066. Medlemsstaterna ska fördela utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer under förutsättning att utsläppsrätter finns tillgängliga och i enlighet med den genomförandeakt som avses i tredje stycket.

Kommissionen ska årligen i *Europeiska unionens officiella tidning* offentliggöra uppgifter om kostnadsskillnaden mellan fossilt flygfotogen och berörda bränslen.

Kommissionen ska genom delegerade akter fastställa närmare bestämmelser för den årliga beräkningen av kostnadsskillnaden och för tilldelningen av utsläppsrätter för tankning av de bränslen som anges i artikel 4.1 i [ReFuelEU Aviation-förordningen] och fastställa närmare arrangemang för beräkningen av de växthusgasutsläpp som sparas i enlighet med användningen av bränslen som rapporterats enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2066 och arrangemangen för att ta hänsyn till koldioxidpriset vid tilldelningen.

Senast den 1 januari 2028 ska kommissionen göra en årlig utvärdering av tillämpningen av denna punkt och i god tid lägga fram resultaten i en rapport till Europaparlamentet och rådet. Rapporten får vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag för att ge incitament till tankning av bränslen som anges i artikel 4.1 i [ReFuelEU Aviation-förordningen] genom andra instrument än tilldelning av gratis utsläppsrätter, i samband med den översyn som ska göras enligt artikel 14 i [ReFuelEU Aviation-förordningen].

6. 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 mängder tilldelningar, inklusive gratis tilldelning och auktionering, som skulle ha genomförts om de hade omfattats av EU:s utsläppshandelssystem det året, minskat med den linjära minskningsfaktor som anges i artikel 9.

7. 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 som sker fram till 2030 från flygningar mellan en flygplats belägen i ett av de yttersta randområdena i en medlemsstat och en flygplats belägen i samma medlemsstat [...] inbegripet en annan flygplats i ett yttersta randområde i samma medlemsstat.”.

2. Artikel 3d ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Under åren 2024–2026 ska 15 % av de utsläppsrätter som avses i artikel 3c.5 och 3c.6, samt en andel av de återstående 85 % av de utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis, auktioneras ut. Återstoden av utsläppsrätterna ska tilldelas gratis. Den andel av de utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis och som ska auktioneras ut, ska ökas respektive år enligt vad som anges nedan.

Under 2024 ska 25 % av den kvantitet utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis enligt vad som offentliggjorts i enlighet med artikel 3c auktioneras ut.

[...]

[...] Under 2025 ska 50 % av den kvantitet utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis under det året, beräknat utifrån offentliggörandet i enlighet med artikel 3c, auktioneras ut.

[...] Under 2026 ska 75 % av den kvantitet utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis under det året, beräknat utifrån offentliggörandet i enlighet med artikel 3c, auktioneras ut.

[...] Från och med den 1 januari 2027 ska hela den kvantitet utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis under det året auktioneras ut, med undantag för den kvantitet utsläppsrätter som avses i artikel 3c.5a.”.

b) Följande punkt [...] **ska** läggas till som punkt 1a:

”[...] 1a. Utsläppsrätter som tilldelas gratis ska tilldelas luftfartygsoperatörer i proportion till deras andel av verifierade utsläpp från luftfartsverksamhet som rapporteras under 2023. Denna beräkning 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) I punkt 3 ska första meningen ersättas med följande:

”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 villkoren för auktionering som blivit nödvändiga för [...] överföringen av en del av intäkterna från sådan auktionering till unionens allmänna budget i enlighet med artikel 311.3 i EUF-fördraget.”.

da) I punkt 3 tredje meningen ska orden ”För den period som avses i artikel 3c.1 ska referensåret vara 2010 och för de efterföljande perioder som avses i artikel 3c” ersättas med ”För varje period som avses i artikel 13”.

e) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”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 311.3 i fördraget och som tagits upp i unionens allmänna budget. Medlemsstaterna [...] bör använda dess intäkter [...] från auktioneringen av utsläppsrätter i enlighet med artikel 10.3.”.

3. Artiklarna 3e och 3f ska utgå.

[...] ¹⁵

5. Artikel 11a ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1–3 ska ersättas med följande:

”1. Om inte annat följer av punkterna 2 och 3 i denna artikel ska luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd som utfärdats av en medlemsstat eller är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier, kunna använda följande enheter för att fullgöra sina skyldigheter att annullera enheter med avseende på den kvantitet som anmälts enligt artikel 12.8[...]:

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

b) Reduktionsenheter som godkänts av de parter som deltar i program för utfärdande av reduktionsenheter och som har ansetts godtagbara av Icao-rådet i enlighet med den genomförandeakt som antagits enligt punkt 8.

¹⁵ Samma förslag läggs också fram i det allmänna ändringsdirektivet, artikel 1.8, och motiveras i skäl (25) i det förslaget. Eftersom de två ärendena är parallella föreslås det att ändringen i det andra förslaget endast görs om det är motiverat i skälen.

- c) Reduktionsenheter som godkänts 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 ett land som är part i Parisavtalet vid tidpunkten för användningen.
 - b) De härrör från ett land som i den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 25a.3 förtecknas som deltagande i systemet 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 och små östater under utveckling enligt Förenta nationernas definition, med undantag för länder 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 mer detaljerade krav för de arrangemang som avses i första stycket, vilka kan inbegripa rapporterings- och registreringskrav, och för att förteckna de stater eller program som tillämpar dessa arrangemang. Arrangemangen ska ta hänsyn till flexibilitet som beviljas de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling i enlighet med punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.”.

c) Punkt 4 ska utgå.

d) Följande punkt ska läggas till som punkt 8:

”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. Kommissionen ska vid lämpliga tillfällen ändra 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 fastställs i den genomförandeakt som avses i punkt 7 ska medlemsstaterna varje år beräkna kompensationen för föregående kalenderår för flygningar till, från och mellan de länder som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 och för flygningar mellan Schweiz eller Förenade kungariket och länder 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 fastställs i den genomförandeakt som avses i punkt 7 ska medlemsstaterna också 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 luftfartygsoperatörerna.

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

- a) Luftfartygsoperatören innehar ett drifttillstånd som utfärdats av en medlemsstat, eller är registrerad 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 luftfartyg 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 2019.

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.”.

b) Följande punkter ska läggas till som punkterna 7 och 8:

”7. [...] Den beräkning av kompensationsansvar [...] som avses i punkt 6 för tillämpningen av Icaos [...] system för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart ska göras för flygningar till, från och mellan de länder som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 och för flygningar mellan Schweiz eller Förenade kungariket och länder som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3. [...]

Kommissionen ska anta genomförandeakter med mer detaljerade bestämmelser om metoden för beräkning av kompensationskrav för luftfartygsoperatörer. Dessa genomförandeakter ska baseras på den metod som avses i de internationella standarder och rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet – systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart [...] som avses i föregående stycke. De bör dock innehålla nödvändiga anpassningar av metoden för att säkerställa överensstämmelse med bestämmelserna i detta direktiv. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

De första av sådana genomförandeakter ska antas senast [den 1 maj 2024]. Kommissionen ska säkerställa att ingen luftfartygsoperatör som omfattas av punkt 6 i denna artikel omfattas av kompensationsansvar som går utöver dennes skyldighet att överlämna utsläppsrätter i enlighet med detta direktiv avseende samma flygningar under perioden för efterlevnad av Corsia 2021–2023, eller som överlappar denna skyldighet. ”.

”8. [...] 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 annullera enheter som avses i artikel 11a endast med avseende på den kvantitet som den medlemsstaten har anmält 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, senast den 31 januari 2028 för utsläpp under perioden 2024–2026, senast den 31 januari 2031 för utsläpp under perioden 2027–2029, [...] senast den 31 januari 2034 för utsläpp under perioden 2030–2032 och senast den 31 januari 2037 för utsläpp under perioden 2033–2035.”.

7. Artikel 18a ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 första meningen ska orden ”period enligt artikel 3c” ersättas med ”period enligt artikel 13”.

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

”b) från och med 2024, minst vartannat år, komplettera förteckningen 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 den uppdaterade förteckningen.”.

8. Artikel 23 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 2 och 3 ska ersättas med följande:

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 3d.3, 10.4, 10a.1 och 10a.8, 10b.5, [...] 19.3, 22, 24.3, 24a.1, 25a.1 och 28c ska ges till kommissionen tills vidare från och med den 8 april 2018.

3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 3d.3, 10.4, 10a.1 och 10a.8, 10b.5, [...] 19.3, 22, 24.3, 24a.1, 25a.1 och 28c får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.”.

b) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 3d.3, 10.4, 10a.1 och 10a.8, 10b.5, [...] 19.3, 22, 24.3, 24a.1, 25a.1 och 28c ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”.

9. I artikel 25a ska följande punkter läggas till som punkterna 3–8:

”3. Kommissionen ska anta en genomförandeakt med en förteckning över andra länder än EES-länder, Schweiz och Förenade kungariket, vilka anses tillämpa Corsia vid tillämpningen av detta direktiv [...]. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

4. När det gäller utsläpp från flygningar till eller från länder som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3 ska luftfartygsoperatörer [...] inte vara skyldiga att överlämna utsläppsenheter i enlighet med artikel 12.3 [...] med avseende på dessa utsläpp.

5. När det gäller utsläpp som sker till och med den 31 december 2026 från flygningar mellan EES och länder som inte förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3, 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, 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 som 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, ges kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter för att undanta dessa luftfartygsoperatörer från krav på överlämnande enligt artikel 12.8 med avseende på utsläpp från flygningar till och från sådana länder. Snedvridningen av konkurrensen kan orsakas av att ett tredjeland tillämpar Corsia på ett mindre strikt sätt i sin nationella lagstiftning eller underlåter att verkställa Corsia-bestämmelserna på ett sätt som är lika för alla luftfartygsoperatörer. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.
8. När det gäller luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat eller är registrerad i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier, 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 3 avseende utsläpp från sådana flygningar. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.”.

9a. I artikel 28a.6 ska orden ”Genom undantag från artiklarna 3g, 12, 15 och 18a” ersättas med ”Genom undantag från artiklarna 12, 15 och 18a”.

10. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) I tabellen ska andra stycket i posten ”Luftfart” i kolumnen ”Verksamhet”¹⁶ ersättas med följande:

”Flygningar mellan flygplatser belägna i två olika länder som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt artikel 25a.3 och flygningar mellan Schweiz eller Förenade kungariket och länder som förtecknas i den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 25a.3 och, vid tillämpning av artikel 12.6, 12.7 och 28c, alla andra flygningar mellan flygplatser belägna i två olika tredjeländer vilka genomförs av luftfartygsoperatörer som uppfyller samtliga följande villkor:

- a) Luftfartygsoperatören innehar ett drifttillstånd som utfärdats av en medlemsstat, eller är registrerad 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 luftfartyg 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 2019. 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.”.

b) I tabellen ska i kolumnen ”Verksamhet” i posten ”Luftfart” i led i ”30 000” ersättas med ”50 000”.

¹⁶ Infördes genom beslutet om anmälan i den lydelse som godkändes av Coreper i dokument 9366/22 – beror på det slutliga resultatet av förhandlingarna om 2021/0204 (COD).

10a. Bilaga Ia¹⁷ ska utgå.

11. I del B i bilaga IV ska följande mening införas i slutet av femte stycket:

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

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2023 sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. 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

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

¹⁷ Infördes genom beslutet om anmälan i den lydelse som godkändes av Coreper i dokument 9366/22.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande
