



EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

Bryssel den 15 december 2022
(OR. en)

2021/0204 (COD)

PE-CONS 61/22

AVIATION 276
ICAO 93
RELEX 1500
CLIMA 586
CODEC 1705

LAGSTIFTNINGSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT

Ärende: 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

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT (EU) 2022/...

av den

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA
BESLUT

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 105, 4.3.2022, s. 140.

² EUT C 301, 5.8.2022, s. 116.

³ Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 december 2022 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den ...

av följande skäl:

- (1) Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) system för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) har använts sedan 2019 när det gäller övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp och är avsett att vara en globalt tillämpad marknadsbaserad åtgärd som syftar till att från och med den 1 januari 2021 kompensera för koldioxidutsläpp från internationell luftfart över en fastställd utsläppsnivå med vissa utsläppskrediter.
- (2) Parisavtalet, som antogs i december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC)¹, trädde i kraft i november 2016. Parterna i Parisavtalet har enats om att hålla ökningen av den globala genomsnittstemperaturen långt under 2 °C över förindustriell nivå samt göra ansträngningar för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över förindustriell nivå. Det åtagandet har förstärkts genom antagandet av klimatpakten från Glasgow i november 2021, i vilken partskonferensen konstaterade att klimatförändringarnas konsekvenser skulle vara mycket mindre med en temperaturökning på 1,5 °C, jämfört med 2 °C, och föresatte sig att fortsätta ansträngningarna för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C.

¹ EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (3) Med förbehåll för skillnaderna mellan unionslagstiftningen och bestämmelserna i den första utgåvan av volym IV i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart, systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart, som inrättade internationella standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet för Corsia, vilka meddelats Icao efter antagandet av rådets beslut (EU) 2018/2027¹, och med förbehåll för det sätt på vilket Europaparlamentet och rådet ändrar unionslagstiftningen, avser unionen att genomföra Corsia genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG².

¹ 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).

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

- (4) Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603¹ antogs för att på lämpligt sätt genomföra Corsias regler för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp från luftfarten. Kompensation i den mening som avses i de internationella standarderna och rekommenderade metoderna för Corsia beräknas på grundval av koldioxidutsläpp som verifierats i enlighet med den delegerade förordningen.
- (5) På grund av att utsläppen från luftfarten minskade avsevärt under 2020 till följd av covid-19-pandemin beslutade Icao-rådet vid sitt 220:e möte i juni 2020 att 2019 års utsläpp bör användas som referensvärde för att beräkna den kompensation som luftfartygsoperatörerna ska genomföra för åren 2021–2023. Det beslutet godkändes av Icaos 41:a församling i oktober 2022.
- (6) Utsläppen från luftfarten år 2021 översteg inte de sammanlagda nivåerna för 2019. Den 31 oktober 2022 fastställde Icao att sektorns tillväxtfaktor för 2021 års utsläpp är noll. Sektorns tillväxtfaktor är en parameter inom Corsia-metoden som används för att beräkna operatörernas årliga kompensationskrav. Därför ska luftfartygsoperatörernas ytterligare kompensation vara noll för år 2021.

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).

- (7) Medlemsstaterna bör genomföra Corsia genom att senast den 30 november 2022 underrätta luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd (AOC, *air operator certificate*) som utfärdats av en medlemsstat och luftfartygsoperatörer som är registrerade i en medlemsstat om deras kompensation för år 2021.
- (8) Eftersom målen för detta beslut inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning och effekter, bättre kan uppnås 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 beslut inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (9) Det är viktigt att så snart som möjligt under 2022 säkerställa rättslig säkerhet för nationella myndigheter och luftfartygsoperatörer vad gäller kompensationen enligt Corsia för år 2021. Därför bör detta beslut träda i kraft utan dröjsmål.

- (10) Utan att det påverkar antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens utsläppsminskning som omfattar hela ekonomin och ett lämpligt genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd, är detta beslut avsett att vara en enbart tillfällig åtgärd som bara ska gälla till dess att införlivandeperioden för det direktivet löper ut. Om införlivandeperioden inte har löpt ut senast den 30 november 2023, och om Icao fastställer att sektorns tillväxtfaktor för 2022 års utsläpp är noll, bör medlemsstaterna underrätta luftfartygsoperatörerna om att deras kompensationskrav för 2022 är noll. Om sektorns tillväxtfaktor för 2022 års utsläpp är något annat än noll bör kommissionen vid behov kunna lägga fram ett nytt förslag med avseende på beräkning av och underrättelse om de kompensationskraven.
- (11) Direktiv 2003/87/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I artikel 12 i direktiv 2003/87/EG ska följande punkter läggas till:

- ”6. Senast den 30 november 2022 ska medlemsstaterna underrätta luftfartygsoperatörer om att deras kompensationskrav i den mening som avses i punkt 3.2.1 i Icaos internationella standarder och rekommenderade metoder på miljöskyddsområdet för systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (internationella standarder och rekommenderade metoder för Corsia) för år 2021 är noll. Medlemsstaterna ska lämna underrättelse om detta till de luftfartygsoperatörer som uppfyller följande villkor:
- a) Luftfartygsoperatörerna innehar ett drifttillstånd (AOC, *air operator certificate*) som utfärdats av en medlemsstat, eller är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i 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 till detta direktiv och artikel 2.3 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603*, utom sådana som avgår från och ankommer till samma medlemsstat, inklusive den 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.

7. I väntan på en lagstiftningsakt om ändring av detta direktiv vad gäller luftfartens bidrag till unionens utsläppsminskningmål som omfattar hela ekonomin och ett lämpligt genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd och för det fall att införlivandeperioden för en sådan lagstiftningsakt inte har löpt ut senast den 30 november 2023, och om sektorns tillväxtfaktor för 2022 års utsläpp, som ska offentliggöras av Icao, är noll, ska medlemsstaterna senast den 30 november 2023 underrätta luftfartygsoperatörer om att deras kompensationskrav i den mening som avses i punkt 3.2.1 i Icaos internationella standarder och rekommenderade metoder för Corsia för år 2022 är noll.

* 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).”

Artikel 2

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

Utfärdat i

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande
