



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Plenarhandling*

---

**A7-0060/2013**

13.3.2013

**\*\*\*I**

# BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets beslut om tillfälliga undantag från Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Peter Liese

### ***Teckenförklaring***

- \* Samrådsförfarande
- \*\*\* Godkännandeförfarande
- \*\*\*I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- \*\*\*II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- \*\*\*III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

### ***Ändringsförslag till ett förslag till akt***

Parlamentets ändringsförslag till ett förslag till akt ska markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i förslaget till akt. Med kursiv stil markeras ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan texten färdigställs (exempelvis om det i en språkversion förekommer uppenbara fel eller saknas ord eller textavsnitt). De berörda avdelningarna tar sedan ställning till dessa korrigeringsförslag.

Texten i hänvisningen ovanför ett ändringsförslag till en befintlig akt, som förslaget till akt är avsett att ändra, innehåller en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna som ändringsförslaget avser. Om parlamentet önskar återge delar av en bestämmelse i en befintlig akt, vilka inte har ändrats i förslaget till akt, ska dessa markeras med **fet stil**. Eventuella strykningar i sådana delar ska markeras enligt följande: [...].

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION .....	5
MOTIVERING.....	18
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM.....	23
ÄRENDETS GÅNG .....	34



## FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets beslut om tillfälliga undantag från Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen  
(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2012)0697),
  - med beaktande av artiklarna 294.2 och 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0385/2012),
  - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
  - med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 13 februari 2013<sup>1</sup>,
  - efter att ha hört Regionkommittén,
  - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
  - med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och yttrandet från utskottet för transport och turism (A7-0060/2013).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
  2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
  3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

### Ändringsförslag 1

**Förslag till lagstiftningsresolution**  
**Beaktanded 7a (nytt)**

---

<sup>1</sup> EUT C...

*– med beaktande av artikel 2.2 i  
Kyotoprotokollet som godkänts på  
Europeiska gemenskapens vägnar genom  
rådets beslut 2002/358/EG<sup>1</sup>,*

---

*<sup>1</sup>Rådets beslut av den 25 april 2002 om  
godkännande, på  
Europeiska gemenskapens vägnar, av  
Kyotoprotokollet till Förenta nationernas  
ramkonvention om klimatförändringar,  
och gemensamt fullgörande inom ramen  
för detta (EGT L 130, 15.5.2002, s. 1).*

## Ändringsförslag 2

Förslag till beslut  
Skäl -1 (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(-1) Luftfartssektorn är mycket  
internationell till sin natur. Globala  
problem av det slag som utsläpp från  
luftfarten innebär kan hanteras effektivt  
via ett internationellt tillvägagångssätt  
som inbegriper en global skyldighet att  
följa samma åtgärder eller uppnå samma  
mål med andra åtgärder. Internationella  
civila luftfartsorganisationen (ICAO) har  
en central uppgift härvidlag genom att  
fastställa sådana gemensamma mål inom  
ramen för en internationell  
överenskommelse.*

### *Motivering*

*Internationella problem såsom utsläppen av växthusgaser från luftfartssektorn behöver  
globala lösningar, och därför kan ett internationellt tillvägagångssätt fungera.*

## Ändringsförslag 3

### Förslag till beslut Skäl 1

#### *Kommissionens förslag*

(1) **Internationella civila luftfartsorganisationen har gjort** betydande framsteg för att vid sin generalförsamling 2013 kunna anta en ram som underlättar **medlemsstaternas** tillämpning av marknadsbaserade åtgärder på utsläppen från internationell luftfart, och för att utveckla en global marknadsbaserad åtgärd.

#### *Ändringsförslag*

(1) **ICAO, som redan 1998 började diskutera en minskning av luftfartens utsläpp, gjorde i november 2012** betydande framsteg för att vid sin generalförsamling 2013 kunna anta en ram som underlättar **ICAO-medlemsstaternas** tillämpning av marknadsbaserade åtgärder på utsläppen från internationell luftfart, och för att utveckla en global marknadsbaserad åtgärd.

#### *Motivering*

*Det bör tydligt framgå att diskussionerna inom ICAO om att begränsa utsläppen började redan för över tio år sedan och att mycket lite hade skett innan tidsfristen började närma sig för när EU:s system för handel med utsläppsrätter skulle börja tillämpas.*

## Ändringsförslag 4

### Förslag till beslut Skäl 1a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

(1a) **Unionen förväntar sig att ICAO:s generalförsamling ska komma överens om en global marknadsbaserad åtgärd med en realistisk tidsplan för genomförandet, samt om en ram som underlättar en omfattande tillämpning av nationella och regionala marknadsbaserade åtgärder på den internationella luftfarten, i avvaktan på att den globala marknadsbaserade åtgärden börjar tillämpas.**

#### *Motivering*

*Det måste göras klart att EU har högst tydliga förväntningar på ICAO:s generalförsamling och att inte alla resultat kan betraktas som en framgång.*

## Ändringsförslag 5

### Förslag till beslut Skäl 2

#### *Kommissionens förslag*

(2) I syfte att underlätta dessa framsteg och ge ytterligare drivkraft till **diskussionerna** är det lämpligt att skjuta upp genomdrivandet av sådana krav **avseende** flygningar till och från flygplatser utanför unionen och områden med nära ekonomiska förbindelser med unionen och som delar unionens åtagande att bekämpa klimatförändringarna, **som införts före ICAO:s generalförsamling 2013**. Inga åtgärder bör därför vidtas mot luftfartygsoperatörer avseende krav som följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen **och som avser perioder före den 1 januari 2014 beträffande rapportering av verifierade utsläpp och för motsvarande återlämnande av utsläppsrätter från inkommande och utgående trafik till och från sådana flygplatser**. Luftfartygsoperatörer som vill fortsätta att uppfylla dessa krav bör ha rätt att göra det.

#### *Ändringsförslag*

(2) I syfte att underlätta dessa framsteg och ge ytterligare drivkraft till **ICAO:s medlemsstaters gemensamma åtagande att på global nivå åtgärda luftfartens utsläpp** är det lämpligt att skjuta upp genomdrivandet av sådana krav **som uppstått före ICAO:s generalförsamling 2013 och avser** flygningar till och från flygplatser utanför unionen och områden med nära ekonomiska förbindelser med unionen och som delar unionens åtagande att bekämpa klimatförändringarna. Inga åtgärder bör därför vidtas mot luftfartygsoperatörer avseende krav som **avser kalenderåren 2010 till och med 2012 beträffande rapportering av verifierade utsläpp och för motsvarande överlämnande av utsläppsrätter från inkommande och utgående trafik till och från sådana flygplatser och som** följer av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen. Luftfartygsoperatörer som vill fortsätta att uppfylla dessa krav bör ha rätt att göra det. **Unionen förhandlar med Schweiz om ett fullständigt inlemmande av Schweiz i EU:s system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser ("ETS"), vilket då skulle gälla flygningar inom Schweiz och flygningar från Schweiz till tredjeländer. Frågan om huruvida flygningar från medlemsstaterna till Schweiz skulle omfattas av ETS eller av det nuvarande undantaget bör diskuteras på högsta möjliga nivå mellan unionen och Schweiz. Diskussionerna bör föras med respekt för det rådande rättsläget och det vänskapliga samarbetet och med**



***hänsyn tagen till den mycket konstruktiva roll som Schweiz spelat inom ICAO.***

#### *Motivering*

*Fallet Schweiz har tagits upp i ett antal ändringsförslag. Somliga anser att det inte är en fråga för EU:s medlagstiftare att avgöra om flygningar inom Schweiz eller interkontinentala flygningar från Schweiz till tredjeländer är omfattade. Detta är föremål för förhandlingarna mellan EU och Schweiz. Frågan är bara om flygningar från EU, enligt rådande rättsläge och EU-domstolens bedömning, bör omfattas som planerat, eller om de ska falla under "stanna klockan-förslaget". Detta måste tas upp på högsta möjliga nivå.*

### **Ändringsförslag 6**

#### **Förslag till beslut**

##### **Skäl 3**

#### *Kommissionens förslag*

(3) För att undvika en snedvridning av konkurrensen bör detta undantag endast tillämpas på luftfartygsoperatörer som antingen inte mottagit eller har återlämnat alla gratisrättigheter som **de har tilldelats** för sådana verksamheter **under** 2012. Av samma skäl bör sådana utsläppsrätter inte beaktas vid beräkning av rättigheter att använda internationella krediter inom ramen för direktiv 2003/87/EG.

#### *Ändringsförslag*

(3) För att undvika en snedvridning av konkurrensen bör detta undantag endast tillämpas på luftfartygsoperatörer som antingen inte mottagit eller har återlämnat alla gratisrättigheter som **utfärdats** för sådana verksamheter **för** 2012. Av samma skäl bör sådana utsläppsrätter inte beaktas vid beräkning av rättigheter att använda internationella krediter inom ramen för direktiv 2003/87/EG.

#### *Motivering*

*Såsom det påpekats i det föregående bör lydelsen inte lämna något tolkningsutrymme. Därför bör det klart framgå att antalet utsläppsrätter som ska återlämnas bygger på andelen av verifierade tonkilometer för relevanta luftfartsverksamheter, utgående från referensåret 2010. I annat fall kan operatörerna tänkas tolka mängden annorlunda. Dessutom bör det göras klart att det endast är utsläppsrätter för luftfart för 2012 som ska återlämnas för att annulleras. I annat fall skulle det uppstå en snedvridning av antalet utsläppsrätter i omlopp såsom referens för de 15 procent som ska auktioneras ut (se ändringsförslag 4).*

## Ändringsförslag 7

### Förslag till beslut Skäl 4

#### *Kommissionens förslag*

(4) Utsläppsrätter som inte utfärdats till sådana operatörer eller återlämnats bör annulleras. Antalet utsläppsrätter som auktioneras ut **kommer att vara förenligt med artikel 3d.1 i direktiv 2003/87/EG,**

#### *Ändringsförslag*

(4) Utsläppsrätter **för luftfart för 2012** som inte utfärdats till sådana operatörer eller återlämnats bör annulleras. Antalet utsläppsrätter som auktioneras ut **av medlemsstaterna bör minskas i enlighet med kommissionens beräkningar, så att det resulterar i 15 procent av alla utsläppsrätter för luftfarten i omlopp för 2012.**

#### *Motivering*

*Om inte denna ändring görs finns det ingen rättslig grund för att minska den mängd som ska auktioneras ut. För att göra det möjligt att auktionera ut ett minskat antal utsläppsrätter, med hänsyn tagen till annulleringen av gratisrättigheter enligt artikel 2, måste beslutet innefatta ett undantag från artikel 3d i direktivet, framför allt från punkterna 1 och 3. Som ett resultat av detta ska 15 procent av den totala mängden utsläppsrätter i omlopp auktioneras ut.*

## Ändringsförslag 8

### Förslag till beslut Skäl 4a (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**(4a) För att omvärlden ska få förtroende för ETS bör intäkter från auktioner av utsläppsrätter eller motsvarande belopp, om detta krävs enligt överordnade budgetprinciper i medlemsstaterna, till exempel principerna om enhet och universalitet, användas för minskning av utsläppen av växthusgaser, anpassning till effekterna av klimatförändringarna i EU och tredjeländer, finansiering av forskning och utveckling när det gäller mildrande och anpassning samt täckande av kostnaderna för att administrera ETS. Auktionsintäkter bör också användas för transporter med låga utsläppsnivåer. Auktionsintäkter bör framför allt**

*användas för finansiering av bidrag till den globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi och till den gröna klimatfonden inom ramen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) samt för åtgärder mot avskogning och för underlättande av anpassningen i utvecklingsländer. Som en del av en överenskommelse om en effektiv, ruttbaserad global marknadsbaserad åtgärd med avsevärd potential att minska luftfartssektorns klimatpåverkan bör EU också åta sig att tilldela intäkter från en sådan åtgärd till den gröna klimatfonden inom ramen för UNFCCC för att återspegla principen om gemensamt men differentierat ansvar och insatser efter förmåga, samt till internationella finansieringsinsatser för forskning och utveckling avsedd att minska luftfartens växthusgasutsläpp.*

#### *Motivering*

*Vid förhandlingarna om det nuvarande direktivet höll Europaparlamentet fast vid en tydlig bindande öronmärkning. På den tiden var medlemsstaterna inte beredda att gå med på något sådant och endast en rekommendation ingår i direktivet. Det skulle gå lättare att acceptera ETS om medlemsstaterna gick med på ett åtskilligt tydligare åtagande. Gemensamma forskningsprojekt om teknik för att ytterligare minska luftfartens utsläpp skulle kunna utformas tillsammans med tredjeländer. Ett bidrag från EU:s medlemsstater till anpassning och mildrande, bland annat till den gröna klimatfonden inom ramen för UNFCCC, skulle i hög grad göra det lättare att stödja utvecklingsländerna. Denna princip måste också tas med vid de internationella förhandlingarna.*

### **Ändringsförslag 9**

#### **Förslag till beslut Skäl 4b (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(4b) Att interkontinentala flygningar inte kommer att omfattas av ETS förrän i september 2013 beror på ett undantag som gjorts för att driva på förhandlingarna inom ICAO och få dem*

*slutförda. För att varken konkurrensen ska snedvridas eller systemets miljöintegritet försvagas bör undantaget gälla i högst ett år. Ytterligare lagstiftningsåtgärder vore på plats endast om det vid ICAO:s generalförsamling görs tydliga och tillräckliga framsteg med utsläppen från den internationella luftfarten, också i form av en överenskommelse om en global marknadsbaserad åtgärd med en realistisk tidsplan för genomförandet och om en icke-diskriminerande ram, där utsläppen från den internationella luftfarten ges omfattande täckning av nationella och regionala marknadsbaserade åtgärder, i avvaktan på att den globala marknadsbaserade åtgärden börjar tillämpas. Om sådana åtgärder visar sig behövas bör det tas hänsyn till hur de kan komma att påverka flygtrafiken i Europa, så att inte konkurrensen snedvrids.*

## Ändringsförslag 10

### Förslag till beslut Skäl 4c (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(4c) Unionen har åtagit sig att minska sina koldioxidutsläpp, även utsläppen från luftfarten. För att betydande utsläppsminskningar ska uppnås bör ingen enskild sektor inom unionens ekonomi vara undantagen. Här bör det noteras att luftfarten subventioneras på flera olika sätt, i och med att den är momsbefriad och dess bränsle inte är skattebelagt. Reglerna för statligt stöd till flygbranschen är också generösa, såsom det fastställts i kommissionens meddelande av den 9 december 2005 med titeln Riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med*

*verksamhet på regionala flygplatser.*

## **Ändringsförslag 11**

**Förslag till beslut**  
**Skäl 4d (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(4d) ICAO och unionen bör avsevärt öka sina insatser för att minska luftfartens växthusgasutsläpp i enlighet med EU:s mål för 2020 och 2050. Det undantag som medges enligt detta beslut bör därför inte äventyra luftfartens inkludering i ETS eller av det övergripande målet om att främja ett effektivt globalt system för att hejda de ökande utsläppsnivåerna från luftfarten, och där bör klart definieras vilka skyldigheter berörda länder och luftfartygsoperatörer har att fullgöra under den period som undantaget gäller.***

*Motivering*

*Luftfartssektorn med sina snabbt ökande utsläpp av växthusgaser måste på samma sätt som andra transportslag redan gör bidra till en sänkning av utsläppsnivåerna. Andra branscher har dessutom redan deltagit i ETS i många års tid, och det finns ingen anledning till varför luftfartssektorn skulle hållas utanför ETS.*

## **Ändringsförslag 12**

**Förslag till beslut**  
**Skäl 4e (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(4e) Luftfartssektorns inkludering i ETS bör beaktas i alla unionens luftfartsavtal med tredjeländer.***

*Motivering*

*Kommissionen förhandlar för närvarande fram luftfartsavtal med ett antal grannländer och viktiga handelspartner. Det är viktigt att man i dessa avtal tar hänsyn till hela spektrumet av EU:s politiska mål. Kommissionen bör därför följa exemplet med avtalet om lufttransport*

*mellan EU och Kanada och uppmuntra tredjeländer att vidta åtgärder för att minska luftfartens inverkan på klimatförändringarna.*

### **Ändringsförslag 13**

#### **Förslag till beslut Skäl 4f (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(4f) Kommissionen bör lägga fram en fullständig rapport för Europaparlamentet om de framsteg som gjorts vid ICAO:s generalförsamling i september 2013 och snabbt föreslå åtgärder i linje med resultaten från generalförsamlingen.*

### **Ändringsförslag 14**

#### **Förslag till beslut Artikel 1**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

Genom undantag från artikel 16 i direktiv 2003/87/EG ska medlemsstaterna inte vidta åtgärder mot luftfartygsoperatörer avseende krav som **fastställs i artikel 12.2 a och artikel 14.3** i direktiv 2003/87/EG och som avser **perioder före den 1 januari 2014** för trafik till eller från flygplatser i länder utanför EU som inte är medlemmar i Efta, EES-ländernas territorier och besittningar eller länder som undertecknat ett anslutningsfördrag med unionen, om sådana luftfartygsoperatörer inte under 2012 har tilldelats gratisrättigheter, eller, om de har tilldelats sådana utsläppsrätter, har återlämnat ett **motsvarande** antal utsläppsrätter till någon medlemsstat för annullering.

Genom undantag från artikel 16 i direktiv 2003/87/EG ska medlemsstaterna inte vidta åtgärder mot luftfartygsoperatörer avseende krav som **följer av artiklarna 12.2 a och 14.3** i direktiv 2003/87/EG och som avser **kalenderåren 2010–2012**, för trafik till eller från flygplatser i länder utanför EU som inte är medlemmar i Efta, EES-ländernas territorier och besittningar eller länder som undertecknat ett anslutningsfördrag med unionen, om sådana luftfartygsoperatörer inte under 2012 har tilldelats gratisrättigheter, eller, om de har tilldelats sådana utsläppsrätter, har återlämnat ett antal utsläppsrätter **för luftfart för 2012 som motsvarar andelen verifierade tonkilometer för sådan verksamhet under referensåret 2010** till någon medlemsstat för annullering.

## Motivering

Här görs det klart att undantaget från artikel 16 i direktiv 2003/87/EG hänför sig uteslutande till kraven för kalenderåren 2010 till och med 2012. För att medlemsstaterna inte ska behöva införliva beslutet bör undantagets räckvidd göras mycket tydlig, för att inga oklarheter ska uppstå.

## Ändringsförslag 15

### Förslag till beslut Artikel 2

#### *Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna ska annullera alla utsläppsrätter för 2012 avseende flygningar till och från flygplatser som avses i artikel 1 som antingen inte har utfärdats eller, om de utfärdats, har återlämnats till den berörda medlemsstaten.

#### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska annullera alla utsläppsrätter **för luftfart** för 2012 avseende flygningar till och från flygplatser som avses i artikel 1 som antingen inte har utfärdats eller, om de utfärdats, har återlämnats till den berörda medlemsstaten. **Genom undantag från artikel 3d i direktiv 2003/87/EG ska medlemsstaterna auktionera ut ett minskat antal utsläppsrätter för luftfart för 2012. Denna minskning ska stå i proportion till minskningen av det totala antalet utsläppsrätter för luftfart som är i omlopp.**

## Motivering

Om inte denna ändring görs finns det ingen rättslig grund för att minska den mängd som ska auktioneras ut. För att göra det möjligt att auktionera ut ett minskat antal utsläppsrättigheter, med hänsyn tagen till annulleringen av gratisrättigheter enligt artikel 2, måste beslutet innefatta ett undantag från artikel 3d i direktivet, framför allt från punkterna 1 och 3. Som ett resultat av detta ska 15 procent av den totala mängden utsläppsrätter i omlopp auktioneras ut.

## Ändringsförslag 16

### Förslag till beslut Artikel 3a (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

#### *Artikel 3a*

**Artikel 3d.4 i direktiv 2003/87/EG ska**

*ersättas med följande:*

***”Medlemsstaterna ska använda intäkter från utauktionering av utsläppsrätter till arbetet mot klimatförändringarna, framför allt på internationell nivå, samt för att minska växthusgasutsläppen och anpassa utvecklingsländerna till klimatförändringarna och finansiera forskning och utveckling när det gäller mildrande och anpassning, framför allt inom flygteknik och luftfart. Auktionsintäkter ska också användas för transporter med låga utsläppsnivåer. Auktionsintäkter ska också användas för finansiering av bidrag till den globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi och till den gröna klimatfonden inom ramen för UNFCCC samt för åtgärder mot avskogning. Medlemsstaterna ska regelbundet underrätta kommissionen om åtgärder som vidtagits enligt första stycket.”***

#### *Motivering*

*Vid förhandlingarna om det nuvarande direktivet höll Europaparlamentet fast vid en tydlig bindande öronmärkning. På den tiden var medlemsstaterna inte beredda att gå med på något sådant och endast en rekommendation ingår i direktivet. Det skulle gå lättare att acceptera EU:s system om medlemsstaterna gick med på ett åtskilligt tydligare åtagande. Gemensamma forskningsprojekt om teknik för att ytterligare minska luftfartens utsläpp skulle kunna utformas tillsammans med tredjeländer. Ett bidrag från EU:s medlemsstater till anpassning och mildrande, bland annat till den gröna klimatfonden inom ramen för UNFCCC., skulle i hög grad göra det lättare att stödja utvecklingsländerna. Denna princip måste också tas med vid de internationella förhandlingarna.*

#### **Ändringsförslag 17**

##### **Förslag till beslut Artikel 3b (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

##### **Artikel 3b**

***Kommissionen ska regelbundet informera Europaparlamentet och medlemsstaterna om de framsteg som görs vid***



***ICAO-förhandlingarna och lägga fram en rapport om de resultat som har uppnåtts vid ICAO:s generalförsamling. Om ICAO:s generalförsamling i september 2013 inte gör några större framsteg i riktning mot en global marknadsbaserad åtgärd kommer ETS åter att omfatta alla internationella flygningar till och från unionen från 2013 och framåt. Om generalförsamlingen däremot lyckas fastställa en ram för en global marknadsbaserad åtgärd får kommissionen föreslå ytterligare åtgärder.***

#### *Motivering*

*Det får inte råda någon tvekan om vilka följderna blir av att ICAO lyckas göra betydande framsteg. Kommissionen bör se till att Europaparlamentet får så heltäckande information som möjligt om ICAO-förhandlingarna så att parlamentet har möjlighet att utvärdera dessa innan kommissionen kan förlänga undantaget eller vidta andra åtgärder.*

## MOTIVERING

### *Befintlig lagstiftning:*

Efter en lång och ingående behandling av ärendet kom Europaparlamentet och ministerrådet 2008 överens om att luftfarten ska omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (ETS).

**Rådet** gav sitt **enhälliga** stöd till lagstiftningen och **Europaparlamentet** stödde den **med över 90 procent** av rösterna. Orsaken till att luftfarten skulle omfattas var att man måste åtgärda de snabbt växande utsläppen av växthusgaser från denna sektor. Från och med 1990, alltså Kyotoprotokollets basår, **har luftfartens utsläpp av växthusgaser ökat med omkring 100 procent**. Detta står i bjärt kontrast till att dessa utsläpp av växthusgaser ofrånkomligen måste minskas och dessutom till tvågradersmålet, som det internationella samfundet ställt sig bakom, till exempel i Cancún.

Det vore dessutom ansvarslöst att inte göra något åt luftfartens utsläpp, i och med att det vore både inkonsekvent och orättvist mot andra näringsgrenar och transportmedel, som omfattas av lagstiftning i EU och medlemsstaterna. ETS är **mycket hovsamt** för luftfarten, jämfört med andra näringsgrenar i Europeiska unionen. Luftfarten bör minska sina utsläpp endast med 5 procent fram till 2020, jämfört med en minskning på 21 procent för andra näringsgrenar och den kan dessutom använda minskningar från andra branscher. Av luftfartens utsläppsrätter utauktioneras endast 15 procent, medan däremot 100 procent av kraftbolagens utsläppsrätter utauktioneras och gratistilldelningen är lägre på många håll inom näringslivet. Belastningen för passagerarna och flygbolagen är mycket måttlig. Enligt kommissionen skulle priset på en interkontinental flygbiljett öka med mindre än två euro om flygbolagen inte tar med i priset de utsläppsrättigheter de fått genom gratistilldelning. Många flygbolag, både inom och utanför Europa, har redan genomfört måttliga prishöjningar till följd av att ETS införts. Som exempel kan nämnas att Ryanair höjt biljettpriset med **25 cent per flygning**<sup>1</sup>. Många av de skatter och avgifter som införts av EU:s medlemsstater och av tredjeländer, såsom Förenta staterna och Indien, belastar biljettpriserna åtskilligt mer.

”ETS kostar mindre för en flygning från London Heathrow till Shanghai än vad en kopp kaffe kostar på Heathrow” (J.G. Gerbrandy, vice ordförande för miljöutskottet).

Nuvarande **lagstiftning omfattar alla flygningar som startar och/eller landar i Europa** och flygbolag från tredjeländer deltar i ETS då de startar och/eller landar i Europa. Att ankommande och avgående flygningar tagits med beror i huvudsak på miljöskäl, eftersom **två tredjedelar av utsläppen** kommer från interkontinentala flygningar och endast en tredjedel från flygningar inom Europeiska unionen. Denna föreskrift har noggrant undersökts, inte bara av kommissionens jurister utan också av oberoende jurister, och av bedömningen har det framgått att den står helt i överensstämmelse med internationell rätt.

### *Utmaningen från tredjeländer och en kritisk bedömning:*

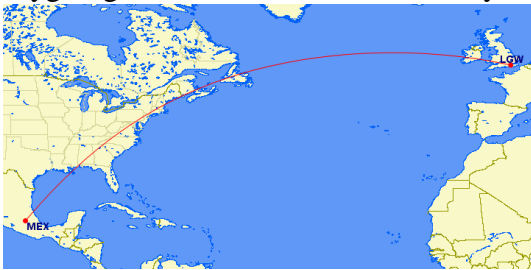
Redan innan lagstiftningen antogs hade tredjeländer såsom Förenta staterna och Kina motsatt sig att deras respektive flygbolag skulle omfattas av systemet. Utgående från den juridiska

---

<sup>1</sup> Ryanair flyger mestadels inom Europeiska unionen.

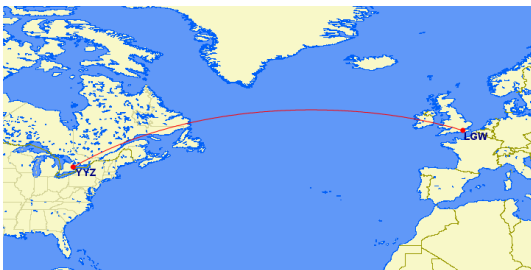
bedömningen och de politiska och miljörelaterade argumenten för likabehandling har parlamentet och rådet likväl beslutat att ta med flygbolag från tredjeländer på icke-diskriminerande bas. Förenta staternas flygbolagsförening och tre flygbolag från Förenta staterna ifrågasatte lagstiftningen, utgående från brittisk lag, och fallet hänsköts till **EU-domstolen**. Domstolen beslutade otvetydigt att **lagstiftningen stämde överens med internationell rätt** (domstolens dom av den 21 december 2011 i mål C-366/10). Från tredjelands håll gjordes gällande att Europeiska unionen skulle ta betalt av deras flygbolag också när de använde ländernas eget territorium, till exempel ta betalt av flygbolag när de flyger över Förenta staternas territorium. Det stämmer inte, eftersom ETS hänför sig till ankomster till och avgångar från flygplatser och mätningarna görs utgående från utsläppen när planen är på väg. Detta är inte något särdrag för ETS. Också i samband med nationella avgifter och skatter, till exempel dem som uppbärs av Storbritannien och Tyskland, tillämpas en liknande princip. Storbritanniens passageraravgifter Air Passenger Duty (APD) är högre för en flygning till Mexico City än till Toronto i Kanada.

#### Flygning från London till Mexico City



För en flygning i affärsklass från London till Mexico City (omkring 5 000 miles) kommer det efter den 1 april 2012 att tas ut en APD-avgift på 162 GBP (195 EUR eller 257 USD).

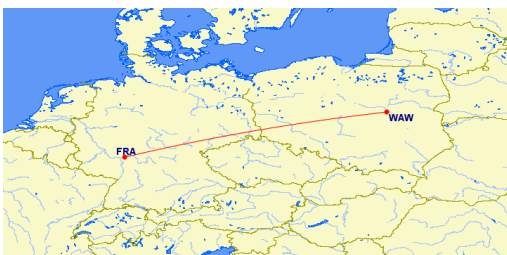
#### Flygning från London till Toronto



För en flygning till Toronto i Kanada (omkring 3 500 miles) är APD-avgiften endast 130 GBP (156 EUR eller 206 USD).

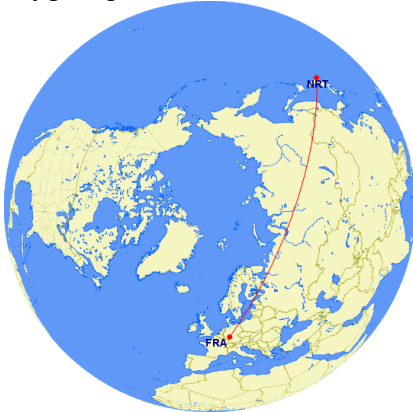
Skillnaden i pris beror på skillnaden i avstånd. En stor del av sträckan går genom Förenta staternas luftrum. Detta innebär att skillnaden i APD-avgift mellan 130 GBP och 162 GBP beror på det längre avståndet, som i huvudsak går genom Förenta staternas luftrum. Detsamma gäller för Tysklands flygskatt.

#### Flygning från Frankfurt till Warszawa



För en flygning från Frankfurt till Warszawa tas det ut 7,50 EUR (10 USD) i tysk flygpassagerarskatt.

## Flygning från Frankfurt till Tokyo



För en flygning från Frankfurt till Tokyo tas det ut 42,18 EUR (56 USD) i tysk flygpassagerarskatt.

Detta innebär att skillnaden mellan den mycket låga tyska flygpassagerarskatten och den mycket höga flygpassagerarskatten beror av den mycket längre sträckan, som i huvudsak går genom Rysslands luftrum.

Både Tysklands åtgärd och Storbritanniens passageraravgift accepteras av tredjeländer och **föranleder varken någon särskilt intensiv kritik eller något slags repressalier**. Liksom fallet är med ETS intar staterna den ståndpunkten att de har rätt att avgiftsbelägga flygningar som startar eller landar i respektive länder. På det här sättet motiveras också skatterna i Förenta staterna och Indien. Detta visar att det finns **ett stort politiskt inslag i diskussionen**. En viss del av motståndet kan ha sin upprinnelse i antagandet om att unionslagstiftningen inte är lika viktigt som medlemsstaternas lagstiftning. Att ETS särskilt motiveras av omsorg om begränsning av klimatförändringarna kan också vara en orsak till den skarpa kritiken från somliga tredjeländer. Till exempel vill den nya majoriteten i Förenta staternas representanthus visa att deras eget förslag om klimatlag, som också omfattade internationell luftfart (Waxman-Markey), inte alls är aktuellt längre.

### *ICAO-processen:*

Redan så tidigt som **1997 fick Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) i uppgift att reglera utsläppen från luftfarten**.

Tyvärr har man hittills inte kommit fram till någon lösning. EU har alltid sagt att vi helst uppenbarligen skulle vilja ha en internationell överenskommelse och i den nuvarande lagstiftningen om ETS ingår också en skyldighet att fortsätta förhandlingarna. Vid **ett möte som hölls av ICAO:s råd den 9 november 2012** gjordes avsevärda framsteg i riktning mot målet om en världsomfattande reglering av utsläppen från luftfarten. En högnivågrupp har inrättats för att förbereda en lösning vid ICAO:s nästa generalförsamling. ICAO:s generalförsamling sammankommer endast vart tredje år och nästa gång kommer det att ske i september 2013. Tredjeländer som motsätter sig det europeiska systemet har alltid sagt sig vilja ha en världsomfattande lösning under ICAO:s överinseende.

Tyvärr har de som motsätter sig ETS än så länge inte lyckats komma överens om exakt på vilka sätt ICAO bör lösa problemet. Erkännas bör dock att **engagemanget till förmån för ICAO:s ledarskap är mycket starkt.**

### ***”Stanna klockan”-förslaget:***

Mot bakgrund av beslutet från ICAO:s råd av den 9 november 2012 tillkännagav kommissionen ett förslag om att tillfälligt upphöra med tillämpningen av ETS på interkontinentala flygningar.

Den 20 november lade kommissionen fram ett förslag för parlamentet och rådet om att ”stanna klockan”. Detta **förslag syftar till att ytterligare stärka den positiva utvecklingen inom ICAO och öka chanserna för ett lyckat resultat vid ICAO:s generalförsamling 2013.** Det handlar då för det första om att utveckla en global marknadsbaserad åtgärd och för det andra om att anta en ram som underlättar medlemsstaternas tillämpning av marknadsbaserade åtgärder på den internationella luftfarten, innan den globala marknadsbaserade åtgärden träder i kraft.

Enligt förslaget ska **ETS inte tillämpas på utsläppen från interkontinentala flygningar under 2012. Inomeuropeiska flygningar kommer att omfattas av den i direktivet föreskrivna skyldigheten, såsom det beslutats av parlamentet och rådet 2008. Alla åtgärder är icke-diskriminerande, vilket innebär att samma regler gäller både för EU-flygbolag och för tredjeländers flygbolag.** Detta innebär att ett EU-flygbolag som flyger från en flygplats i EU till en flygplats i ett tredjeland är undantaget, medan direktivets skyldigheter kommer att gälla för ett flygbolag som kommer från ett tredjeland och flyger inom det europeiska området.

### ***Föredragandens rekommendation:***

Föredraganden **välkomnar** i princip **kommissionens förslag** och rekommenderar att **det snabbt ska antas.** Enligt det nuvarande direktivet måste flygbolagen lämna tillbaka sina utsläppsrätter fram till den 30 april 2013. Av omsorg om ett tydligt rättsläge bör således lagstiftningsförfarandet ha slutförts före den dagen, med erkänsla för att argumenten måste bedömas omsorgsfullt och kollegerna inom utskotten ENVI och TRAN måste kunna lägga fram ändringsförslag.

Vissa ändringar ter sig nödvändiga av juridiska skäl. De syftar endast till att klarlägga förslagets syfte, enligt vad som fastställts i motiveringen, skälen och kommissionens bifogade meddelande.

Eftersom kommissionen inte menar att medlemsstaterna ska införliva beslutet i sin nationella lagstiftning måste det få en exakt lydelse och det bör inte finnas något utrymme för olika tolkningar. Genom att man klart säger ut vilka krav som kommer att omfattas av undantaget samt hur många och vad slags utsläppsrätter operatörerna måste lämna tillbaka för att kunna använda undantaget skapas det rättssäkerhet.

Likaså behövs det en rättslig grund för minskningen av antalet utsläppsrätter som ska auktioneras ut, något som inte är fallet nu, eftersom förslaget innefattar endast ett undantag från artikel 16. Om man inte ändrar sättet att beräkna det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut, då skulle medlemsstaterna få auktionera ut samma antal och det är uppenbart

inte meningen. I stället bör det antal som ska auktioneras ut uppgå till 15 procent av det totala antalet utsläppsrätter för luftfarten som var i omlopp 2012 (se ändringsförslagen 1, 3, 4, 6, 7).

Det måste göras klart att alternativet med att tillämpa systemet endast inom EU **inte kan komma i fråga under längre tid än ett år**. Alla flygbolag som trafikerar samma rutter behandlas lika. De utsläppsrätter som ska lämnas tillbaka senast den 30 april 2013 omfattar året 2012, ett år då koldioxidpriset var mycket lågt (mellan 6 och 8 euro) och då flygbolagen kan använda upp till 15 procent tillgodoräkningen (runt 0,4 euro) inom ramen för mekanismen för ren utveckling. Här har vi orsaken till att den eventuella snedvridningen av konkurrensen mellan EU-flygbolag och flygbolag från tredjeländer, i form av incitament för att trafikera olika rutter, är begränsad, exempelvis till 13,6 cent för en flygning från Hamburg till Frankfurt. Om den här situationen fick fortsätta skulle den dock avsevärt kunna snedvrida konkurrensen och den skulle inte heller vara tillräckligt ambitiös ur miljösynvinkel. Därför måste det göras klart att förslaget om att ”stanna klockan” inte kan förlängas efter den 31 december 2013. Likaså måste det göras klart **vad EU väntar sig av ICAO:s generalförsamling**. Vilket som helst resultat kan inte betraktas som ett tillfredsställande resultat. Redan i den befintliga lagstiftningen anges det att vi är beredda att ändra vår lagstiftning när man uppnått en världsomfattande överenskommelse. Det måste göras klart att en världsomfattande överenskommelse där utsläppen från luftfarten i tillfredsställande grad ingår inte kommer att föreligga vid utgången av 2013. Därför måste vi **under tiden anta en ram** för regionala och nationella system. EU bör dock inte gå med på att nuvarande lagstiftning helt sonika avskaffas, mot bakgrund av en överenskommelse inom ramen för ICAO som framstår bara som en möjlighet (se ändringsförslagen 2 och 5).

Kommissionens förslag gör det möjligt **att låta det helt klart framgå att det inte är EU som rider spjäll mot en internationell överenskommelse**. Om det skulle hända att tredjeländer inte visar någon verklig kompromissvilja inom ICAO ens efter det att detta förslag antagits, är detta en helt klar signal om att de som hela tiden propsar på en internationell lösning inom ICAO i själva verket inte alls gått in för en sådan lösning. Om däremot ICAO når fram till en överenskommelse skulle detta vara den bästa lösningen för alla, också för Europeiska unionen.

19.2.2013

## YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets beslut om tillfälliga undantag från Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Föredragande: Mathieu Grosch

### KORTFATTAD MOTIVERING

Luftfarten står för närvarande för omkring tre procent av de totala utsläppen av växthusgaser, en siffra som snabbt ökar. Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) uppskattar att koldioxidutsläppen från luftfarten i det närmaste fördubblades från 1990 till 2006. Detta ska jämföras med en ökning på 34 procent av den sammanlagda förbrukningen av fossila bränslen. ICAO förutser en ökning på mellan 63 och 88 procent fram till 2020, en period under vilken EU har förbundit sig att minska sina utsläpp med 20 procent jämfört med 1990 års nivåer.

Endast med hjälp av ett internationellt tillvägagångssätt kan den globala uppvärmningen bekämpas effektivt. Varken koldioxidutsläppen eller klimatförändringarna bryr sig om nationella gränser. Det är nödvändigt att man eftersträvar samma klimatmål på global nivå. I detta sammanhang spelar ICAO en viktig roll. Organisationen började diskutera marknadsbaserade åtgärder 1991 och handel med utsläppsrätter 1998, men gjorde få framsteg. Därför beslutade Europeiska unionen 2008 att luftfarten skulle införas i dess system för handel med utsläppsrätter (ETS). Denna lagstiftning stöddes enhälligt av rådet och av en stor majoritet i parlamentet. I ett yttrande från transportutskottet uppmanades luftfartssektorn att bidra på ett sätt som står i paritet med vad som sker inom andra transportslag och andra jämförbara sektorer. Utskottet rekommenderade att luftfarten skulle införas i ETS under 2012 och konstaterade ”att flyg från tredjeländer som avgår från eller ankommer till gemenskapens flygplatser juridiskt sett kan införas i det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter”. Domstolen bekräftade detta konstaterande 2011.

Tredjeländer har emellertid varit mycket tveksamma att acceptera ETS. De beräknade konsekvenserna av att införa luftfarten i ETS är dock små jämfört med tredjeländers passageraravgifter, såsom den avgift på 16,3 US-dollar som Förenta staterna tar ut av alla

ankommande och avresande passagerare (plus avgifter knutna till det elektroniska systemet för resetillstånd för utländska medborgare).

In november 2012 kunde ICAO uppvisa betydande framsteg i fråga om marknadsbaserade åtgärder för att hantera utsläpp från den internationella luftfarten. Kommissionen beslutade därför att ge en signal till förhandlingspartnerna genom att föreslå att ”klockan skulle stannas” Föredraganden välkomnar detta förslag eftersom det rimmar väl med EU:s strävan efter en internationell överenskommelse och är begränsat till ett år.

En sådan begränsning är av allra största betydelse för att behålla pressen på förhandlingspartnerna. Det får inte råda någon tvekan om att alla internationella flygningar kommer att införas från 2013 om det inte nås en tillfredsställande överenskommelse om att hantera utsläppen från luftfarten. I annat fall är risken mycket stor att ICAO-processen fortsätter i årtal för att inte säga i decennier.

Den ettåriga begränsningen är också viktig för att minimera frågetecknen kring eventuella marknadsstörningar. Konkurrensnedvridningar skulle kunna uppstå om man undantar flygningar som anländer till eller avgår från Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) men samtidigt fortsätter att tillämpa ETS för inomeuropeiska flygningar.

Om internationella förhandlingar leder till att det antas marknadsbaserade mekanismer eller mekanismer som säkerställer att luftfartens utsläpp är föremål för samma minskningspåtryckningar som andra sektorer skulle detta vara en anledning att överväga en ändring av ETS. Det handlar inte om att EU ska tvinga på resten av världen sina miljönormer, utan om att utveckla gemensamma åtgärder som en lösning på ett gemensamt problem.

Om ICAO når en överenskommelse i september 2013 som kan tänkas innehålla bestämmelser om en förlängning av den differentierade behandlingen av interna och externa flygningar efter 2013 bör man noggrant undersöka hur konkurrensen mellan europeiska och tredjeländers flygbolag påverkas. Kommissionen måste vidta lämpliga åtgärder för att undvika alla typer av konkurrensnedvridningar. Varken miljön eller den europeiska ekonomin skulle tjäna på att flygbolag på konstgjord väg gavs incitament för att i större utsträckning använda sig av navflygplatser utanför Europa. Europaparlamentet bör dessutom få möjlighet att utvärdera resultaten av ICAO:s förhandlingar innan kommissionen vidtar ytterligare åtgärder.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att ett ettårigt undantag för flygningar som anländer till eller avgår från EES visserligen inte är en perfekt lösning, men ändå erbjuder bättre förutsättningar för en tillfredsställande internationell överenskommelse i år än om befintlig lagstiftning bibehålls. Parlamentet bör därför verka för ett snabbt antagande av detta förslag i syfte att förtydliga rättsläget kring flygbolags skyldigheter och sända en tydlig signal till EU:s internationella förhandlingspartner. Dessa måste förstå att Europa vill ha en internationell överenskommelse och är öppet för att förhandla om de bästa formerna av marknadsbaserade åtgärder, men däremot inte är villigt att vänta i all evinnerlighet innan utsläpp från luftfarten behandlas på ett sätt som kan jämföras med tillvägagångssättet i andra sektorer.



## ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

### Ändringsförslag 1

#### Förslag till beslut

#### Skäl -1 (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(-1) Luftfartssektorn är mycket internationell till sin natur. Globala problem av det slag som utsläpp från luftfarten innebär kan hanteras effektivt via ett internationellt tillvägagångssätt som inbegriper en global skyldighet att följa samma åtgärder eller olika åtgärder med samma mål. Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) har en central uppgift att fylla i denna process genom att fastställa de gemensamma målen inom ramen för en internationell överenskommelse.*

*Motivering*

*Internationella problem såsom utsläppen av växthusgaser från luftfartssektorn behöver globala lösningar, och därför kan ett internationellt tillvägagångssätt fungera.*

### Ändringsförslag 2

#### Förslag till beslut

#### Skäl 1

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(1) Internationella civila luftfartsorganisationen har gjort betydande framsteg för att vid sin generalförsamling 2013 kunna anta en ram som underlättar medlemsstaternas tillämpning av marknadsbaserade åtgärder på utsläppen från internationell luftfart, och för att utveckla en global marknadsbaserad*

*(1) ICAO, som redan 1998 började diskutera en begränsning av luftfartens utsläpp, gjorde i november 2012 betydande framsteg för att vid sin generalförsamling 2013 kunna anta en ram som underlättar medlemsstaternas tillämpning av marknadsbaserade åtgärder på utsläppen från internationell luftfart, och för att utveckla en global marknadsbaserad*

åtgärd.

åtgärd.

### *Motivering*

*Det bör tydligt framgå att diskussionerna inom ICAO om att begränsa utsläppen började redan för över tio år sedan och att mycket lite hade skett innan tidsfristen började närma sig för när EU:s system för handel med utsläppsrätter skulle börja tillämpas.*

### **Ändringsförslag 3**

#### **Förslag till beslut**

#### **Skäl 2 – fotnot 1**

##### *Kommissionens förslag*

1. Inklusive *Eftaländerna*, länder som har undertecknat ett anslutningsfördrag med unionen, och EES-ländernas territorier och besittningar.

##### *Ändringsförslag*

1. Inklusive *EES-länderna*, länder som har undertecknat ett anslutningsfördrag med unionen, och EES-ländernas territorier och besittningar.

### *Motivering*

*Inte alla Eftaländer har gått med på att införliva direktiv 2003/87/EG i sin nationella lagstiftning, utan bara de som även är medlemmar av EES (dvs. Island, Liechtenstein och Norge, men inte Schweiz). Texten bör därför hänvisa till EES-länder och inte till Eftaländer.*

### **Ändringsförslag 4**

#### **Förslag till beslut**

#### **Skäl 3**

##### *Kommissionens förslag*

(3) För att undvika en snedvridning av konkurrensen bör detta undantag endast tillämpas på luftfartygsoperatörer som antingen inte mottagit eller har återlämnat alla gratisrättigheter som de har tilldelats för sådana verksamheter under 2012. Av samma skäl bör sådana utsläppsrätter inte beaktas vid beräkning av rättigheter att använda internationella krediter inom ramen för direktiv 2003/87/EG.

##### *Ändringsförslag*

(3) För att undvika en snedvridning av konkurrensen bör detta undantag endast tillämpas på luftfartygsoperatörer som antingen inte mottagit eller har återlämnat alla gratisrättigheter som de har tilldelats för sådana verksamheter under 2012. Av samma skäl bör sådana utsläppsrätter inte beaktas vid beräkning av rättigheter att använda internationella krediter inom ramen för direktiv 2003/87/EG, **med undantag för internationella krediter som förvärvats före ikraftträdandet av detta beslut.**

## Motivering

Det är viktigt att garantera rättslig förutsebarhet och att inte straffa de seriösa företag som förberett sig för genomförandet av luftfartsdirektivet under hela 2012. Denna bestämmelse gör också att man kan garantera likabehandling av operatörerna, vare sig de omfattas av detta undantag eller inte.

### Ändringsförslag 5

#### Förslag till beslut Skäl 4a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(4a) ICAO och EU bör avsevärt öka sina insatser för att minska luftfartens växthusgasutsläpp i enlighet med EU:s mål för 2020 och 2050. Det undantag som medges enligt detta beslut bör därför inte innebära att man ifrågasätter införandet av luftfarten i det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter och det övergripande målet att främja ett effektivt globalt system för att hejda de ökande utsläppsnivåerna från luftfarten, och det bör tydligt definiera de skyldigheter som berörda länder och lufttrafikföretag måste fullgöra under den period som undantaget gäller.***

## Motivering

Luftfartssektorn med sina snabbt ökande utsläpp av växthusgaser måste på samma sätt som andra transportslag redan gör bidra till en sänkning av utsläppsnivåerna. Andra branscher har dessutom redan deltagit i ETS i många års tid, och det finns ingen anledning till varför luftfartssektorn skulle hållas utanför ETS.

### Ändringsförslag 6

#### Förslag till beslut Skäl 4b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(4b) Det tillfälliga undantaget får inte tillämpas längre än ett år. Om man under ICAO-förhandlingarna inte kommer överens om ett globalt system för marknadsbaserade åtgärder för utsläppen***

*från luftfarten inom denna tid, bland annat en realistisk tidsfrist för genomförandet, bör alla flygningar till och från flygplatser utanför unionen återigen omfattas av det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG.*

## **Ändringsförslag 7**

**Förslag till beslut**  
**Skäl 4c (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(4c) Kommissionen bör lägga fram en utförlig rapport för Europaparlamentet om de framsteg som görs vid ICAO:s generalförsamling i september 2013 och snabbt föreslå åtgärder i linje med resultaten.*

## **Ändringsförslag 8**

**Förslag till beslut**  
**Skäl 4d (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(4d) Om kommissionen efter att undantaget enligt detta beslut har löpt ut överväger att vidta ytterligare åtgärder i detta sammanhang bör den beakta eventuella följder för den inomeuropeiska flygtrafiken och vidta lämpliga åtgärder för att undvika konkurrenssnedvridningar.*

### *Motivering*

*Så länge som undantaget gäller för flygningar utanför Europa kommer flygningar mellan flygplatser i EES-länder att fortsätta att omfattas av ETS-direktivet. Detta skulle kunna leda till att konkurrensen snedvrids mellan europeiska flygbolag som till största del är verksamma inom Europa och vars flygningar därför till stor del omfattas av ETS och flygbolag i tredjeländer som till största del är verksamma utanför Europa. Innan kommissionen föreslår ytterligare åtgärder måste den analysera denna situation och vidta lämpliga åtgärder för att*

*undvika sådan eventuell snedvridning av konkurrensen.*

## **Ändringsförslag 9**

### **Förslag till beslut Skäl 4e (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(4e) Att luftfartssektorn omfattas av det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter bör beaktas i alla EU:s luftfartsavtal med tredjeländer.***

#### *Motivering*

*Kommissionen förhandlar för närvarande fram luftfartsavtal med ett antal grannländer och viktiga handelspartner. Det är viktigt att man i dessa avtal tar hänsyn till hela spektrumet av EU:s politiska mål. Kommissionen bör därför följa exemplet med avtalet om lufttransport mellan EU och Kanada och uppmuntra tredjeländer att vidta åtgärder för att minska luftfartens inverkan på klimatförändringarna.*

## **Ändringsförslag 10**

### **Förslag till beslut Skäl 4f (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(4f) För att skapa förtroende för EU:s system på internationell nivå bör medlemsstaterna företrädesvis använda intäkterna från tillämpningen av det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter på luftfartssektorn för att mildra effekterna av sådana utsläpp liksom avsätta intäkter från detta system till internationell klimatfinansiering, bl.a. för att bidra till utvecklingsländers klimatskyddsinsatser i enlighet med artikel 3d.4 i direktiv 2003/87/EG.***

#### *Motivering*

*För att underlätta en global marknadsbaserad åtgärd för luftfartssektorn bör EU förespråka att alla eventuella intäkter från luftfartssektorn kanaliseras till internationell*

*klimatefinansiering enligt UNFCCC. Det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter bör fortsätta att omfatta luftfarten till dess att ett effektivt globalt system som avsevärt hejdar sektorns klimatpåverkan har genomförts. Man bör därför fortsätta att utöva påtryckningar för att uppnå gemensamma mål.*

## **Ändringsförslag 11**

### **Förslag till beslut Artikel 1 – punkt 1**

#### *Kommissionens förslag*

Genom undantag från artikel 16 i direktiv 2003/87/EG ska medlemsstaterna inte vidta åtgärder mot luftfartygsoperatörer avseende krav som fastställs i artikel 12.2 a och artikel 14.3 i direktiv 2003/87/EG och som avser perioder före den 1 januari 2014 för trafik till eller från flygplatser i länder utanför EU som inte är medlemmar i *Efta*, EES-ländernas territorier och besittningar eller länder som undertecknat ett anslutningsfördrag med unionen, om sådana luftfartygsoperatörer inte under 2012 har tilldelats gratisrättigheter, eller, om de har tilldelats sådana utsläppsrätter, har återlämnat ett motsvarande antal utsläppsrätter till någon medlemsstat för annullering.

#### *Ändringsförslag*

Genom undantag från artikel 16 i direktiv 2003/87/EG ska medlemsstaterna inte vidta åtgärder mot luftfartygsoperatörer avseende krav som fastställs i artikel 12.2 a och artikel 14.3 i direktiv 2003/87/EG och som avser perioder före den 1 januari 2014 för trafik till eller från flygplatser i länder utanför EU som inte är medlemmar i *EES*, EES-ländernas territorier och besittningar eller länder som undertecknat ett anslutningsfördrag med unionen, om sådana luftfartygsoperatörer inte under 2012 har tilldelats gratisrättigheter, eller, om de har tilldelats sådana utsläppsrätter, har återlämnat ett motsvarande antal utsläppsrätter till någon medlemsstat för annullering.

#### *Motivering*

*Inte alla Eftaländer har gått med på att införliva direktiv 2003/87/EG i sin nationella lagstiftning, utan bara de som även är medlemmar av EES (dvs. Island, Liechtenstein och Norge, men inte Schweiz). Texten bör därför hänvisa till EES-länder och inte till Eftaländer.*

## **Ändringsförslag 12**

### **Förslag till beslut Artikel 3 – punkt 1**

#### *Kommissionens förslag*

Utsläppsrätter som annullerats i enlighet med artikel 2 ska inte beaktas vid beräkning av rättigheter att använda

#### *Ändringsförslag*

Utsläppsrätter som annullerats i enlighet med artikel 2 ska inte beaktas vid beräkning av rättigheter att använda

internationella krediter inom ramen för direktiv 2003/87/EG.

internationella krediter inom ramen för direktiv 2003/87/EG. **Internationella krediter som förvärvats före ikraftträdandet av detta beslut i enlighet med direktiv 2008/101/EG får användas under 2013 upp till en gräns på 15 procent av annullerade eller återlämnade utsläppsrätter.**

#### Motivering

*Det är viktigt att garantera rättslig förutsebarhet och att inte straffa de seriösa företag som förberett sig för genomförandet av luftfartsdirektivet under hela 2012. Denna bestämmelse gör också att man kan garantera likabehandling av operatörerna, vare sig de omfattas av detta undantag eller inte.*

### Ändringsförslag 13

#### Förslag till beslut Artikel 3a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

#### **Artikel 3a**

***Kommissionen ska regelbundet informera Europaparlamentet och medlemsstaterna om de framsteg som görs i ICAO-förhandlingarna och lägga fram en rapport om de resultat som har uppnåtts vid ICAO:s generalförsamling. Om ICAO:s generalförsamling i september 2013 inte gör betydande framsteg när det gäller en global marknadsbaserad mekanism kommer ETS åter att omfatta alla internationella flygningar till och från unionen från 2013 och framåt. Om generalförsamlingen däremot lyckas fastställa en ram för globala marknadsbaserade åtgärder får kommissionen föreslå ytterligare åtgärder.***

#### Motivering

*Det får inte råda någon tvekan om vilka följderna blir av att ICAO lyckas göra betydande framsteg. Kommissionen bör se till att Europaparlamentet får så heltäckande information*

*som möjligt om ICAO-förhandlingarna så att parlamentet har möjlighet att utvärdera dessa innan kommissionen kan förlänga undantaget eller vidta andra åtgärder.*



## ÄRENDETS GÅNG

<b>Titel</b>	Tillfälligt undantag från Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen
<b>Referensnummer</b>	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)
<b>Ansvarigt utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	ENVI 10.12.2012
<b>Yttrande från</b> Tillkännagivande i kammaren	TRAN 10.12.2012
<b>Föredragande av yttrande</b> Utnämning	Mathieu Grosch 19.12.2012
<b>Behandling i utskott</b>	22.1.2013
<b>Antagande</b>	19.2.2013
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+: 35 -: 1 0: 6
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke

## ÄRENDETS GÅNG

<b>Titel</b>	Tillfälligt undantag från Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen			
<b>Referensnummer</b>	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)			
<b>Framläggande för parlamentet</b>	20.11.2012			
<b>Ansvarigt utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	ENVI 10.12.2012			
<b>Rådgivande utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	INTA 10.12.2012	ECON 10.12.2012	ITRE 10.12.2012	IMCO 10.12.2012
	TRAN 10.12.2012			
<b>Inget yttrande avges</b> Beslut	INTA 18.12.2012	ECON 14.1.2013	ITRE 17.12.2012	IMCO 18.12.2012
<b>Föredragande</b> Utnämning	Peter Liese 3.12.2012			
<b>Behandling i utskott</b>	17.12.2012	24.1.2013	18.2.2013	
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+: –: 0:	51 0 8		
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils			
<b>Slutomröstning: närvarande suppleant(er)</b>	Jacqueline Foster, Julie Girling, Filip Kaczmarek, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Britta Reimers, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Andrea Zanoni			
<b>Slutomröstning: närvarande suppleant(er) (art. 187.2)</b>	Phil Prendergast			