



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Plenarhandling

A7-0079/2014

31.1.2014

*****I**

BETÄNKANDE

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Peter Liese

Teckenförklaring

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

När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:

Text som utgår markeras med *fetkursiv stil* i vänsterspalten. Text som ersätts markeras med *fetkursiv stil* i båda spalterna. Ny text markeras med *fetkursiv stil* i högerspalten.

De två första raderna i hänvisningen ovanför varje ändringsförslag anger vilket textavsnitt som avses i det förslag till akt som behandlas. Om ett ändringsförslag avser en befintlig akt som förslaget till akt är avsett att ändra innehåller hänvisningen även en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna akt som ändringsförslaget avser.

När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:

Nya textdelar markeras med *fetkursiv stil*. Textdelar som utgår markeras med symbolen ■ eller med genomstrykning. Textdelar som ersätts anges genom att ny text markeras med *fetkursiv stil* och text som utgår stryks eller markeras med genomstrykning. Sådana ändringar som endast är tekniska och som gjorts av de berörda avdelningarna vid färdigställandet av den slutliga texten markeras däremot inte.

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING.....	21
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INDUSTRIFRÅGOR, FORSKNING OCH ENERGI	28
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM.....	38
ÄRENDETS GÅNG	54

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

**över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))**

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2013)0722),
 - 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 (C7-0374/2013),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,
 - efter att ha hört Regionkommittén,
 - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och yttrandena från utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för transport och turism (A7-0079/2014).
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 direktiv
Skäl 1a (nytt)**

¹ Ännu ej offentliggjort i EUT.

(1a) Luftfartssektorn är mycket internationell till sin karaktär. Det brådskar med klimatskyddsinitiativen, eftersom globala problem av det slag som luftfartens utsläpp för med sig bäst kan åtgärdas internationellt, bland annat genom att alla antingen måste vidta samma åtgärder eller nå samma mål med hjälp av andra åtgärder. En global överenskommelse inom ICAO ger de bästa utsikterna till tryggad hållbarhet på lång sikt.

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv Skäl 1b (nytt)

(1b) I och med att Europaparlamentets och rådets beslut nr 377/2013/EU antogs kunde man inom ICAO komma framåt på väg mot att en global överenskommelse skulle antas vid organisationens nästa möte. För att bana väg för en sådan överenskommelse och undvika handelsrepressalier är det önskvärt att bestämmelserna om att ”stanna klockan” tillfälligt förlängs.

¹ Europaparlamentets och rådets beslut nr 377/2013/EU av den 24 april 2013 om tillfälligt undantag från direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (EGT L 113, 25.4.2013, s. 1).

Ändringsförslag 3

Förslag till direktiv Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) Det är följaktligen önskvärt att tillfälligt anse de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG⁴ vara uppfyllda, om skyldigheterna uppfylls avseende en viss procent av utsläppen från flygningar till och från flygplatser i tredjeländer. Härvid betonar unionen att krav kan tillämpas för vissa andelar utsläpp från flygningar till och från flygplatser i länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), på samma sätt som juridiska krav kan tillämpas på större delar av utsläppen från flygningar till och från sådana flygplatser.

⁴ 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).

Ändringsförslag

(2) ***Vid ICAO-församlingen 2013 började det röra på sig i frågan och för att detta ska kunna fortgå och framsteg lättare göras vid den kommande ICAO-församlingen 2016 är det följaktligen önskvärt att tillfälligt anse de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG⁴ vara uppfyllda för perioden fram till 2016, om skyldigheterna uppfylls avseende en viss procent av utsläppen från flygningar till och från flygplatser i tredjeländer. Härvid betonar unionen att krav kan tillämpas för vissa andelar utsläpp från flygningar till och från flygplatser i länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), på samma sätt som juridiska krav kan tillämpas på större delar av utsläppen från flygningar till och från sådana flygplatser.***

⁴ 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).

Motivering

Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultaten av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.

Ändringsförslag 4

Förslag till direktiv Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2a) Som ett led i arbetet med att på internationell nivå skapa förtroende för unionens system för handel med utsläppsrätter (utsläppshandelssystemet) 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 att minska växthusgasutsläppen, utföra anpassning till effekterna av klimatförändringarna i EU och tredjeländer, finansiera forskning och utveckling för mildrande och anpassning och täcka förvaltningskostnaderna för utsläppshandelssystemet. 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 för 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, flygvägsbaserad 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.

Ändringsförslag 5

Förslag till direktiv Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG fortfarande grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder under de *sju* åren fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd *tas i bruk* har procentsatserna beräknats av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till **2020**.

Ändringsförslag

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG fortfarande grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder under de *tre* åren fram till dess att *man vid den 39:e ICAO-församlingen 2016 kommit överens om* en global marknadsbaserad åtgärd *som går att ratificera och som gäller för merparten av den internationella luftfartens utsläpp* har procentsatserna beräknats av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till **2016**.

Motivering

Här understryks det att det inte går an med vilken marknadsbaserad lösning som helst, utan bara med en som är rättsligt bindande och omfattar merparten utsläpp.

Ändringsförslag 6

Förslag till direktiv Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) De undantag som föreskrivs i detta

Ändringsförslag

(4) De undantag som föreskrivs i detta

direktiv tar hänsyn till resultaten av *de* bilaterala och multilaterala kontakter med tredjeländer *som* kommissionen *kommer att fortsätta* på unionens vägnar.

direktiv tar hänsyn till resultaten av bilaterala och multilaterala kontakter med tredjeländer. *Den ytterligare tid vi får genom att "klockan stannas" bör användas av både kommissionen och medlemsstaterna till att på unionens vägnar utverka att tredjeländer internationellt accepterar det luftrumsanknutna tillvägagångssätt som unionen kommer att tillämpa under de kommande åren. Detta arbete bör stödjas genom att tredjeländer erbjuds ett gemensamt användningsändamål för intäkterna, till exempel internationell klimatpolitik eller gemensamma forsknings- och utvecklingsprojekt för att åtgärda luftfartens växthusgasutsläpp. Medlemsstaterna bör också använda intäkterna från nationella passagerarskatter och -avgifter till att åstadkomma framsteg vid internationella förhandlingar och förhandlingar med tredjeländer.*

Ändringsförslag 7

Förslag till direktiv
Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4a) De undantag som föreskrivs i detta direktiv hänförs sig endast till utsläpp från luftfartsverksamhet fram till 2016 och görs av unionen för att man vid den 39:e ICAO-församlingen 2016 lättare ska kunna komma överens om att anta en global marknadsbaserad åtgärd som går att ratificera. Ytterligare lagstiftning bör ske endast om en sådan åtgärd antas 2016. Med tanke på detta bör kommissionen, efter ICAO-församlingen 2016, avlägga en fullständig rapport inför Europaparlamentet och rådet och snabbt föreslå åtgärder utgående från resultaten, efter situationens krav. Om tredjeländer går

med på att inrätta sig efter EU:s utsläppshandelssystem eller antar likvärdiga åtgärder bör de undantag som medges i detta direktiv anpassas därefter.

Ändringsförslag 8

Förslag till direktiv Skäl 4b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4b) Vid förhandlingar om luftfartsavtal med tredjeländer bör unionen alltid ta upp frågan om handel med utsläppsrätter för luftfarten.

Ändringsförslag 9

Förslag till direktiv Skäl 9

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9) Tillämpning av en procentsats på kontrollerade utsläpp för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer, eller möjligheten för aktörerna att använda alternativa strategier bör omfatta utsläpp från 2014 **och framåt** i syfte att ge tid för aktörer att förstå dessa tillvägagångssätt när de planerar sin flygverksamhet.

(9) Tillämpning av en procentsats på kontrollerade utsläpp för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer, eller möjligheten för aktörerna att använda alternativa strategier bör omfatta utsläpp från 2014 **till 2016** i syfte att ge tid för aktörer att förstå dessa tillvägagångssätt när de planerar sin flygverksamhet.

Motivering

Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultaten av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.

Ändringsförslag 10

Förslag till direktiv Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Utan att det påverkar tillämpningen av den **global** marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, bör utsläpp från flygningar till och från länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna – revenue ton kilometres – för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara undantagna under perioden 2014–**2020**. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag bör vara de som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, dvs. sådana som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högre-medelinkomstländer.

Ändringsförslag

(10) Utan att det påverkar tillämpningen av den **globala** marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, bör utsläpp från flygningar till och från länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna – revenue ton kilometres – för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara undantagna under perioden 2014–**2016**. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag bör vara de som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, dvs. sådana som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högre-medelinkomstländer.

Motivering

Det nuvarande undantaget bör gälla bara fram till 2016 och nästa ICAO-församling. Efter ICAO:s slutsatser 2016 och de resultat som uppnåtts kan unionen överväga om, och i så fall vilka, ytterligare åtgärder som behövs för att resultaten av de internationella förhandlingarna ska komma till synes. Eftersom det nuvarande undantaget upphör att gälla vid utgången av 2016 kommer man inom lagstiftningsarbetet att hinna slutföra eventuella ytterligare medbeslutandeförfaranden som kan komma att behövas, i och med att dagen då utsläppsrätterna för 2017 ska överlämnas infaller i april 2018.

Ändringsförslag 11

Förslag till direktiv Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Flygningar mellan de yttersta randområdena enligt förteckningen i

artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) och EES fastland bör också följa det regionala marknadsbaserade tillvägagångssättet. Procentsatserna bör beräknas av Eurocontrol på basis av den del av storcirkelavståndet mellan de viktigaste flygplatserna på EES fastland och i det yttersta randområdet, som inte ligger mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten på EES fastland, till dess att en global marknadsbaserad åtgärd träder i kraft.

Ändringsförslag 12

**Förslag till direktiv
Skäl 12**

Kommissionens förslag

(12) Efter 2016 års möte i ICAO:s generalförsamling bör kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i syfte att se till att den internationella utvecklingen kan beaktas och att eventuella frågor om tillämpningen av undantaget tas upp.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 13

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led -1 (nytt)
Direktiv 2003/87/EG
Artikel 3d – punkt 4**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(-1) Artikel 3d.4 ska ersättas med följande:

”4. 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 klimatförändringarnas konsekvenser och finansiera forskning och utveckling för 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.”

Ändringsförslag 14

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet år 2013,

Ändringsförslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (*EES*) år 2013,

Ändringsförslag 15

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför *Europeiska ekonomiska samarbetsområdet* (EES) varje kalenderår under perioden 2014–**2020**, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de

Ändringsförslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför EES varje kalenderår under perioden 2014–**2016**, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp

procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6,

från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6,

Ändringsförslag 16

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – stycke 1 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) utsläpp från flygningar mellan unionens yttersta randområden enligt förteckningen i artikel 349 i EUF-fördraget och EES fastland varje kalenderår fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd träder i kraft, till den del flygningarna utförs i europeiskt luftrum, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar som ska beräknas av Eurocontrol på basis av den del av storcirkelavståndet mellan de viktigaste flygplatserna inom EES och i det yttersta randområdet, som inte ligger mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten på EES fastland eller som beräknats i enlighet med punkt 6.

Ändringsförslag 17

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – stycke 1 – led c

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår fram till **2020**, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår fram till **2016**, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än

1 000 ton,

1 000 ton,

Ändringsförslag 18

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

De verifierade utsläpp som avses i punkt 1 b och som beräknats i enlighet med bilaga IIc ska anses vara luftfartygsoperatörens verifierade utsläpp vid tillämpning av artiklarna 11a, 12 och 14.

Ändringsförslag

De verifierade utsläpp som avses i punkt 1 b **och ba** och som beräknats i enlighet med bilaga IIc ska anses vara luftfartygsoperatörens verifierade utsläpp vid tillämpning av artiklarna 11a, 12 och 14.

Ändringsförslag 19

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Vad gäller **verksamhet** under perioden 2013–**2020** ska medlemsstaterna offentliggöra det antal gratis utsläppsrätter för luftfart som tilldelas varje operatör senast den [**OP**: Infoga ett datum fyra månader efter det att detta direktiv har trätt **ikraft**].

Ändringsförslag

Vad gäller **verksamheter** under perioden 2013–**2016** ska medlemsstaterna offentliggöra det antal gratis utsläppsrätter för luftfart som tilldelas varje operatör senast den ... [**EUT** * Infoga ett datum fyra månader efter det att detta direktiv har trätt **i kraft**].

Ändringsförslag 20

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska

Ändringsförslag

4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska

det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 2013–2020 minskas för att överensstämma med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av **artikel 28** a-c.

Ändringsförslag 21

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Genom undantag från **artikel 12.2** a och **artikel 14.3** får luftfartygsoperatören för flygningar till och från länder utanför EES välja att inte rapportera utsläppsdata enligt procentsatserna i bilaga IIc, så att sådana utsläpp i stället beräknas av den behöriga myndigheten. Denna beräkning ska ta hänsyn till uppgifter som fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av Europeiska kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Den behöriga myndigheten ska rapportera alla sådana beräkningar till kommissionen. Beräkningar av utsläpp i sådana fall ska anses vara de verifierade utsläppen från luftfartygsoperatörens verksamhet vid tillämpning av artiklarna 11a och 12, 14 och 28a.

Ändringsförslag 22

Förslag till direktiv

det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 2013–2016 minskas för att överensstämma med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av **punkt 1** a–c.

Ändringsförslag

6. Genom undantag från **artiklarna 12.2** a och 14.3 får luftfartygsoperatören för flygningar till och från länder utanför EES, **samt flygningar till och från flygplatser i de yttersta randområdena**, välja att inte rapportera utsläppsdata enligt procentsatserna i bilaga IIc, så att sådana utsläpp i stället beräknas av den behöriga myndigheten. Denna beräkning ska ta hänsyn till uppgifter som fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av Europeiska kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Den behöriga myndigheten ska rapportera alla sådana beräkningar till kommissionen. **Luftfartygsoperatören ska informeras om resultatet av den behöriga myndighetens beräkningar och** beräkningar av utsläpp i sådana fall ska anses vara de verifierade utsläppen från luftfartygsoperatörens verksamhet vid tillämpning av artiklarna 11a, 12, 14 och 28a.

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Efter ICAO-församlingen 2016 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om **åtgärder för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärd som ska tillämpas på utsläpp från 2020, och lägga fram lämpliga förslag.**

Om en global åtgärd inte kommer *inte* att tillämpas från och med 2020 ska det i rapporten göras en bedömning av lämplig täckning av utsläpp från verksamhet till och från länder utanför EES-området från och med **2020** så länge som en global åtgärd inte införs.” I sin rapport ska kommissionen också beakta lösningar på andra frågor som kan uppkomma vid tillämpningen av punkterna 1-4, samtidigt som lika behandling av alla aktörer på samma linje garanteras.”

Ändringsförslag 23

Förslag till direktiv

Bilaga

Direktiv 2003/87/EG

Bilaga II c – motiveringsdelen – punkt 6

Ändringsförslag

7. Kommissionen ska årligen till Europaparlamentet och rådet rapportera om förhandlingarnas fortskridande och om förberedelsearbetet inför ICAO-församlingen 2016, samt om kommissionens arbete för att få tredjeländer att acceptera det lufttrumsanknutna tillvägagångssättet. Efter ICAO-församlingen 2016 ska kommissionen **också särskilt** rapportera till Europaparlamentet och rådet om **vilka resultat man kommit fram till inom församlingen. Skulle man ha kommit överens om en global marknadsbaserad åtgärd som går att ratificera ska det i rapporten också ingå förslag för att, enligt situationens krav, bemöta denna utveckling. Alla förslag ska åtföljas av ingående konsekvensbedömningar.**

Om en global åtgärd inte kommer att tillämpas från och med 2020 ska det i rapporten göras en bedömning av lämplig täckning av utsläpp från verksamhet till och från länder utanför EES-området från och med **2016** så länge som en global åtgärd inte införs. I sin rapport ska kommissionen också beakta lösningar på andra frågor som kan uppkomma vid tillämpningen av punkterna 1–4, samtidigt som lika behandling av alla aktörer på samma linje garanteras.”

Kommissionens förslag

För perioden 2014–2020, och utan att det påverkar den globala marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, ska den procentsats som tillämpas för flygningar mellan EES-länder och länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara noll. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag är sådana som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, och som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högre medelinkomstländer.]

Ändringsförslag 24

Förslag till direktiv

Bilaga

Direktiv 2003/87/EG

Bilaga II c – motiveringsdelen – punkt 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

För perioden 2014–2016, och utan att det påverkar den globala marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, ska den procentsats som tillämpas för flygningar mellan EES-länder och länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara noll. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag är sådana som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, och som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högre medelinkomstländer.]

Ändringsförslag

Procentandelen för de utsläpp som avses i artikel 28a för flygningar till och från något av de yttersta randområdena ska också beräknas enligt tabellen nedan, som före antagandet kommer att föras med de procentandelar som i tillämpliga delar tagits fram genom tillämpning av samma formel, på grundval av bästa tillgängliga uppgifter, inbegripet bistånd från Eurocontrol.

Ändringsförslag 25

Förslag till direktiv

Bilaga

Direktiv 2003/87/EG

Bilaga II c – tabellen – rad 37

*Kommissionens förslag*KINA inklusive HONGKONG, MACAO
*och TAIWAN**Ändringsförslag*KINA inklusive HONGKONG *och*
MACAO**Ändringsförslag 26****Förslag till direktiv****Bilaga**

Direktiv 2003/87/EG

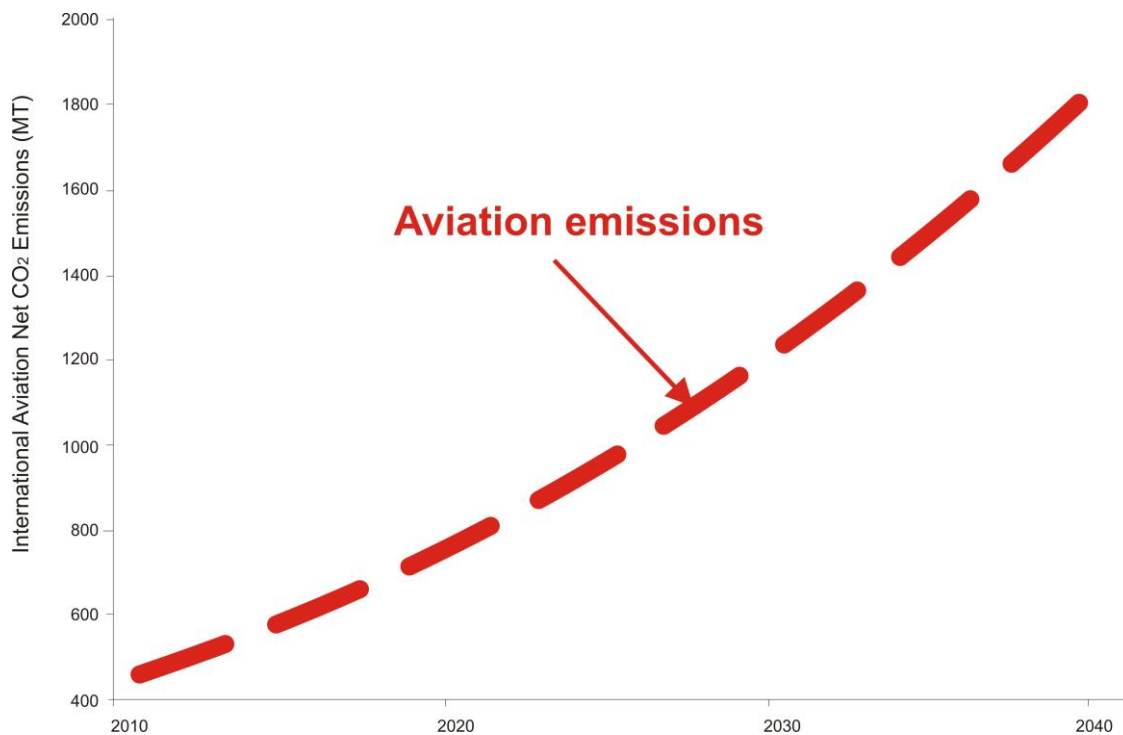
Bilaga II c – tabellen – rad 147a (ny)

*Kommissionens förslag**Ändringsförslag***TW TAIWAN****Ändringsförslag 27****Förslag till direktiv****Bilaga IIc – tabellen – efter sista raden – raderna 172a–172i (nya)***Kommissionens förslag**Ändringsförslag**Guadeloupe**Franska Guyana**Martinique**Réunion**Saint-Barthélemy**Saint-Martin**Azorerna**Madeira**Kanarieöarna*

MOTIVERING

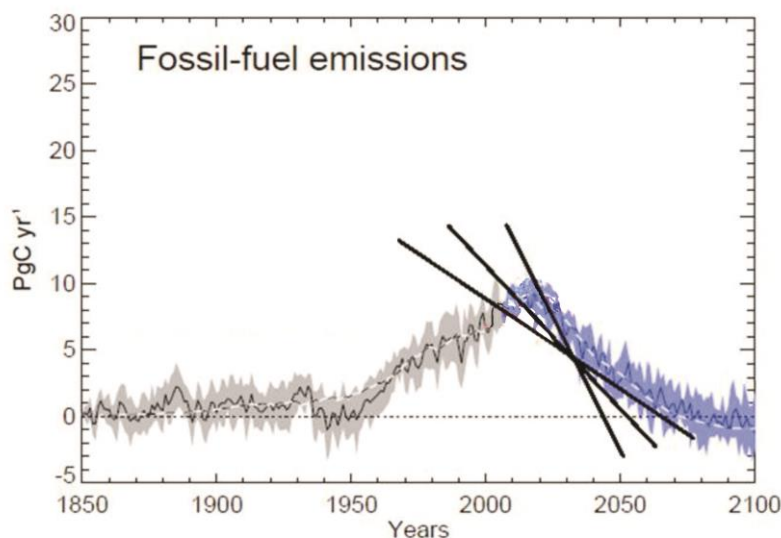
Varför måste luftfartens växthusgasutsläpp begränsas?

Luftfartens växthusgasutsläpp växer snabbt. Om det inte görs något åt dem förutspår Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) att de fram till 2040 kommer att uppgå till sammanlagt 1 900 Mt.



Källa: ICAO

I andra uppskattningar förutspås mellan 3 500 och 4 500 Mt fram till 2050. 3,5 gigaton är 20 procent av den mängd till vilken de globala utsläppen enligt IPCC måste begränsas fram till 2050 för att klimatförändringarna ska hållas vid två grader.

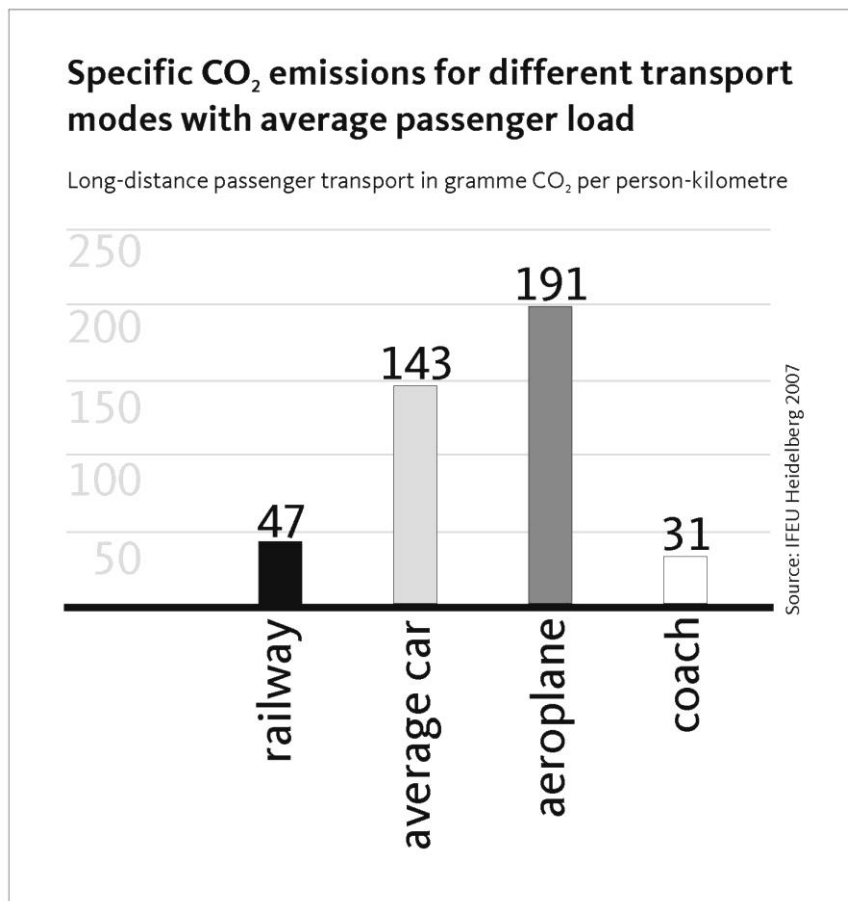


Enligt den femte IPCC (2013) måste de globala utsläppen drastiskt minskas till 2050 om vi vill få två tredjedels sannolikhet för att tvågradersmålet ska hållas under det året.

Källa: IPCC

Uppgiften att reglera flygbolagens utsläpp gavs av det internationella samfundet till ICAO 1997, i och med Kyotoprotokollet. Kyotoprotokollet klarar visserligen inte av den utmaning som klimatförändringarna innebär, men man kan inte bortse ifrån att åtminstone Europeiska unionen har fullgjort sin skyldighet och begränsat utsläppen. Å andra sidan har det inte genomförts några mer omfattande åtgärder för att begränsa luftfartens växthusgasutsläpp.

Ur synvinkel av rättvisa för andra transportsätt måste också luftfartsbranschen delta i arbetet med att begränsa klimatförändringarna. Dessvärre är luftfarten det klimatvänligaste transportsättet och i ett läge där andra transportsätt är ingående reglerade och belagda med ett flertal skatter och avgifter har luftfarten inte åtgärdats på europeisk nivå.



Lagstiftningen från 2008, kritiken från tredjeländer och det berättigade i den kritiken

Efter mer än två år av diskussioner och medverkan från alla berörda parter sida kom lagstiftningen om att luftfarten ska tas med i utsläppshandelssystemet att antas enhälligt av rådet och med en majoritet på över 90 procent i Europaparlamentet. En av hörnstenarna i den lagstiftningen var att allt flyg som startar och landar i Europa ska tas med. Det här har kritiserats av tredjeländer. Efter ett rättsfall med de amerikanska flygbolagen som parter beslutade Europeiska domstolen dock att detta står i full samklang med internationell rätt. Kostnaderna är ytterst hovsamma, fastän olika tredjeländer ibland gör gällande att deras luftfartsbransch belastas rent skamlöst. Enligt de mest aktuella sifferuppgifterna har kostnaden för Ryanair varit 0,03 euro och för Easyjet 0,11 euro (andra flygbolag med mindre effektiva

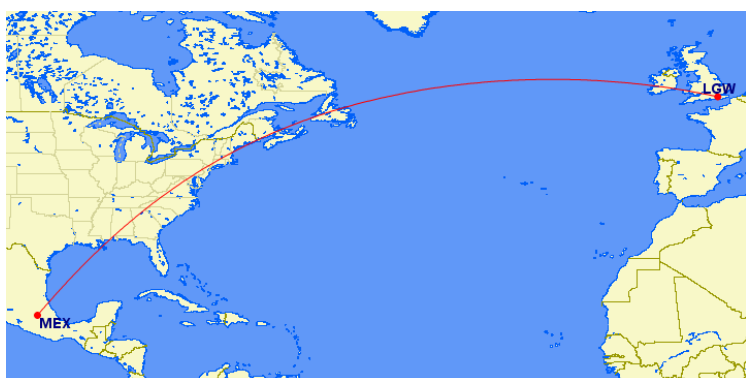
flygplan kan ha haft något högre kostnader). Det kostar mycket mera att betala de skatter och avgifter som upp bärs av EU:s medlemsstater eller tredjeländer.

Land	Rättslig grund	Kostnader per flygning
Tyskland	Luftverkehrssteuer	Upp till 42,18 euro, beroende på destination
Förenade kungariket	Air Passenger Duty APD	Upp till över 184 GBP för 6 000 miles
Förenta staterna	International Transportation Tax	16,30 USD per passagerare
EU	utsläppshandelssystemet	0.03€ (Ryanair) Upp till 2 euro per interkontinental flygning (kommissionens uppskattning)
Indien	Departure Fee + 10,3 % Service Charge (on Airport Development Tax in Delhi)	7,40€ , \$ 10 +19 €, \$ 25 (enbart i Delhi)
Österrike	Flugabgabegesetz	Upp till 35 euro, beroende på avstånd

Ett viktigt argument för tredjeländer var att unionslagstiftningen är lagstridig eftersom den har extraterritoriell verkan. Enligt domstolen håller detta argument inte streck eftersom lagstiftningen omfattar endast flyg som startar och landar i Europa. Men för längre flygningar måste givetvis fler utsläppsätter överlämnas. Detta är dock ingenting unikt för unionslagstiftningen. I samband med nationella skatter och avgifter tillämpas samma princip. Den brittiska avgiften är till exempel åtskilligt högre för en flygning till Mexiko än för en flygning till Kanada, fastän sträckan mellan Kanada och Mexiko mestadels går över Förenta staternas territorium (se följande karta):



För en flygning till Toronto i Kanada tas det ut en avgift av typ APD på 130 GDP (156 euro).



För en flygning i affärsklass från London till Mexico City (ungefär 5 000 miles) tas det ut en avgift av typ APD på 162 GDP (195 euro).

PE522.946v02-00

ICAO-processen och ”stanna klockan”-lagstiftningen

Fastän kritiken inte har fog för sig reagerade Europeiska unionen på tredjeländernas argument. Det har sagts att unionslagstiftningen rider spärr mot en internationell överenskommelse. Det här har aldrig ägt sin riktighet, men för att visa god vilja föreslog kommissionen att systemet för ett år framöver skulle begränsas till flygningar inom Europa, såsom ett bidrag till att man skulle komma fram till en bättre överenskommelse vid ICAO:s generalförsamling i september och oktober 2013.

I lagstiftningen har följande gjorts klart:

”Det undantag som föreskrivs i detta beslut gäller endast utsläpp från luftfart under 2012.

(10) (...) Europeiska unionen medger detta undantag för att vid det 38:e mötet i ICAO:s generalförsamling underlätta en överenskommelse om en realistisk tidsplan för utvecklingen av ett globalt marknadsbaserat styrmedel för perioden efter det 38:e mötet i ICAO:s generalförsamling samt om ett ramverk som underlättar en omfattande tillämpning av nationella och regionala marknadsbaserade styrmedel på den internationella luftfarten, i väntan på att det globala marknadsbaserade styrmedlet börjar tillämpas.”

Vid ICAO-församlingen i september och oktober 2013 antogs en resolution där det ingick ett åtagande om att det skulle utvecklas en global marknadsbaserad åtgärd (i citatet ovan på svenska kallad ”marknadsbaserat styrmedel”) för den internationella luftfarten, där hänsyn skulle tas till det arbete som det uppmanats till i punkt 19. Detta är ett viktigt steg, men dessvärre ingår det också en mängd villkor och förutsättningar i resolutionen. Därför är det inte alls sagt att man vid ICAO-församlingen 2016 verkligen kommer att lyckas anta tydliga regler för den marknadsbaserade åtgärden. Det är att beakta att man redan vid ICAO-församlingen 2001 slagit fast att utsläppshandel skulle införas, men tyvärr har det inte gjorts några verkliga framsteg.

ICAO-församlingen 2001:

- c) Handel med utsläppsrätter
- c) Bifaller till att det utvecklas ett öppet utsläppshandelssystem för internationell luftfart.

ICAO-församlingen 2013:

- 18. Beslutar att utveckla en global marknadsbaserad åtgärd för internationell luftfart, med hänsyn tagen till det arbete som efterlysts i punkt 19.

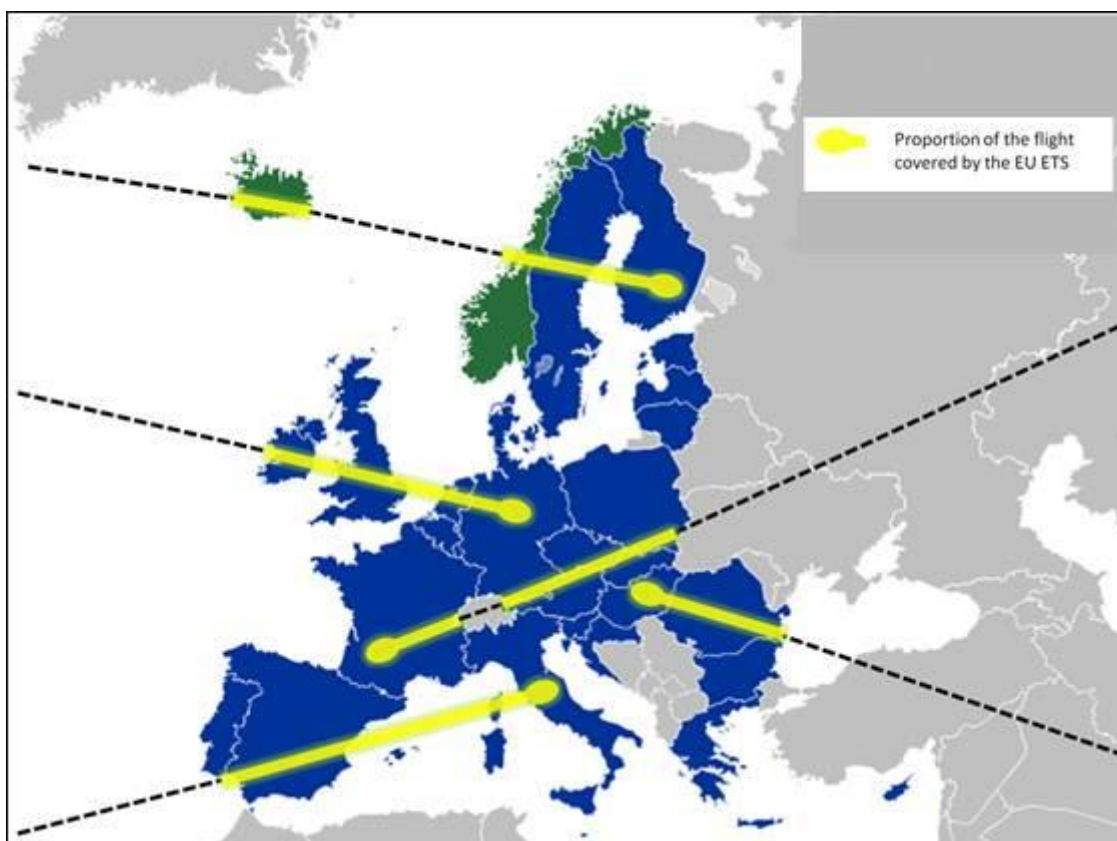
Jämfört med Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC), där processen förlöper högst annorlunda, måste man säga att till och med COP 19-konferensen i Warszawa gav mera konkreta och positiva resultat än ICAO-församlingen. En mycket viktig förutsättning för att Europeiska unionen ytterligare skulle ändra sin lagstiftning var att det antogs en ram för nationella och regionala system, till exempel för EU:s system. Så skedde dessvärre inte.

Luftfartsbranschen, som i huvudsak företräds genom IATA, hade i samband med ICAO-processen tråkigt nog i högsta grad motarbetat Europeiska unionen, men å andra sidan måste det erkännas att IATA bidragit till det världsomfattande arbetet. Branschens åtagande om att minska utsläppen med 50 procent fram till 2050 går en bra bit längre än texten från ICAO.

Följderna för EU efter ICAO-församlingen

Önskemål om att den nuvarande lagstiftningen inte ska ändras kommer från många berörda parter, såsom den europeiska sammanslutningen för lågprisflyg (Elfaa), som företräder inemot 50 procent av flygningarna inom Europa, och dessutom från många icke-statliga organisationer och ledamöter av Europaparlamentet. Detta skulle innebära att det fullständiga utsläppshandelssystemet, också för interkontinentalflyg som startar och landar i Europa, bör genomdrivas för hela flygsträckan från och med den 1 maj nästa år. Andra (många berörda parter förfäktar denna ståndpunkt bakom kulisserna) talar för att den nuvarande ordningen med att ”stanna klockan” bör förlängas fram till 2016 eller rentav 2020, vilket skulle innebära att endast inomeuropeiska flygningar kom att omfattas under flera år framöver, fastän de flyger över europeiskt luftrum.

Kommissionens förslag med sitt luftrumsanknutna tillvägagångssätt innebär en kompromiss mellan dessa två ytterligheter:



Källa: European Commission

Detta innebär att allt flyg som startar och/eller landar i Europa omfattas till den del det flygs inom europeiskt luftrum. Så skulle till exempel en flygning från Paris eller London till Istanbuls flygplats (det här är mycket viktigt eftersom Istanbul tänker öppna världens största flygplats) omfattas ända fram till gränsen mellan Grekland och Turkiet, alltså nästan till 100 procent. Enligt ”stanna klockan” omfattas den inte alls. För en flygning till en navflygplats i Förenade Arabemiraten skulle enligt det luftrumsanknutna tillvägagångssättet nästan 50 procent av dess utsläpp omfattas.

Föredragandens förslag

Föredraganden stöder i princip kommissionens förslag. Han förblir visserligen övertygad om att påtryckningarna från tredjelands håll inte kommer att fortsätta, men anser att den internationella processen kan bli lidande av att systemet tillämpas fullt ut. Det luftrumsanknutna tillvägagångssättet har flera fördelar jämfört med ”stanna klockan”:

- 1) Miljö- och klimatskydd:
I kommissionens förslag tas ungefär 40 procent av utsläppen med, jämfört med i den ursprungliga förordningen, medan ”stanna klockan” omfattade enbart cirka 20 procent.
- 2) Konsekvenser för de internationella förhandlingarna:
Om ”stanna klockan” helt enkelt skulle förlängas kan detta komma att ses som en villkorslös dagtingan från Europeiska unionens sida. Om det görs några framsteg på det internationella planet är detta huvudsakligen en följd av påtryckningar från Europeiska unionens sida. Många av de förslag som är uppe till behandling i ICAO skulle i själva verket inte alls minska luftfartens utsläpp, utan handlar bara om en koldioxidneutral tillväxt från och med 2020. ICAO:s huvudsakliga strategi bygger på kompensationer (vilket merendels innebär mekanismen för ren utveckling) och biodrivmedel. För att det ska framgå vilken kritisk diskussion som förts om dessa två styrmedel inom Europeiska unionen måste det visas på ett alternativ. Vårt system framtvingar i själva verket utsläppsminskningar, låt vara att endast med 5 procent.
- 3) Konkurrensläget för Europas flygplatser och luftfartsbransch:
Förslaget om ”stanna klockan” påverkar konkurrensläget för Europas flygbolag och flygplatser. Stora navflygplatser i närheten av Europeiska unionen, såsom Istanbul, kommer att skära pipor i vassen om vi förlänger det. Flygbolag som mestadels trafikerar rutten inom Europa ligger sämre till i konkurrensen än flygbolag som kan korssubventionera flygningar inom Europeiska unionen.
- 4) Rättsläget:
Utgående från Europeiska domstolens dom och Chicagokonventionen är det uppenbart att ett luftrumsanknutet tillvägagångssätt helt och hållet följer internationell rätt. ICAO:s råd uttalade i början av september sitt enhälliga stöd till ett luftrumsanknutet tillvägagångssätt. Den ICAO-resolution där det inte står något om ett luftrumsanknutet tillvägagångssätt är inte rättsligt bindande i frågan, eftersom EU och många andra reserverat sig mot den.

Ändringsförslag framlagda av föredraganden:

Föredraganden föreslår visserligen att man så långt som möjligt ska hålla sig till kommissionens förslag, men det oaktat ter sig några ändringsförslag rimliga.

1. **Rättsläget efter 2016:**
Ändring av direktivet är på sin plats endast därför att vi ser fram emot ett genombrott med en rättsligt bindande överenskommelse för den världsomfattande luftfarten under 2016. Detta är för all del en realistisk möjlighet, men vi har inga som helst garantier

för det. Därför är det rimligt att begränsa det luftrumsanknutna tillvägagångssättet så att det gäller till och med 2016 och återinföra utsläppshandelssystemet i full utsträckning från och med 2017. Om den internationella överenskommelsen faktiskt antas av ICAO under 2016, då bör Europeiska unionen givetvis stå redo att ändra lagstiftningen på motsvarande sätt.

2. **Ändringsförslag för att öka ambitionsnivån och miljöintegriteten och garantera likabehandling med andra näringsgrenar:**

Utsläppshandelssystemet förutsätter en utauktionering på endast 15 procent för luftfartens vidkommande, jämfört med i medeltal 40 procent för resten av näringslivet. Utsläppstaket är bara 5 procent, jämfört med 21 procent för andra branscher. Detta har alltid kritiserats och redan under lagstiftningsarbetet 2007/2008 begärde Europaparlamentet likabehandling av hela näringslivet. I och med det luftrumsanknutna tillvägagångssättet kommer de utsläpp som omfattas av utsläppshandelssystemet att minska till 40 procent jämfört med det ursprungliga systemet. För att minska miljöskadorna är det på sin plats att öka utauktioneringen och dessutom måste utsläppen (taken för dem) minska åtminstone till den nivå som övriga branscher fått lov att rätta sig efter alltsedan ingången av 2013.

Att nuvarande unionslagstiftning genomförs är utslagsgivande för att det ska göras några framsteg

Det har kommit till föredragandens kännedom att somliga medlemsstater i dag förefaller att tveka med att genomföra lagstiftningen, fastän EU:s utsläppshandelssystem är begränsat till flygningar inom Europa. Tredjeländer såsom Kina och Indien vägrar överlämna utsläppsrätter för flygningar inom Europa, till exempel från Frankfurt till London. Föredraganden tycker inte det är på sin plats att med rådet dryfta frågan om eventuella resultat av ett lagstiftningsförslag innan det klarlagts att den ytterst begränsade ”stanna klockan”-lagstiftningen verkligen genomförs. Vi kan inte gå med på att tredjeländer såsom Kina och Indien vägrar rätta sig efter unionslagstiftningen när de bedriver luftfart inom Europeiska unionen.

Antagandet måste ske senast i april

Alla de som inte vill ha kvar EU:s utsläppshandelssystem för luftfarten i dess ursprungliga form, alltså att allt interkontinentalflyg ska omfattas från start till slutlig bestämmelseort, måste eftersträva en överenskommelse om ett ändrat direktiv senast i april eftersom man i annat fall blir tvungen att tillämpa den ursprungliga lagstiftningen från och med den 1 maj. Därför har man kommit överens om en ambitiös tidtabell, också med personer i ansvarig ställning inom transportutskottet. Föredraganden anser att man måste komma överens om en ändring och är villig att tala med alla berörda parter, men skulle inte rekommendera för Europaparlamentet att inskränka en eventuell kompromiss till en förlängning av ”stanna klockan”.

24.1.2014

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR INDUSTRIFRÅGOR, FORSKNING OCH ENERGI

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Föredragande: Eija-Riitta Korhola

KORTFATTAD MOTIVERING

Allmän bakgrund

Klimatförändringarna är ett globalt problem och kräver därför åtgärder på det globala planet. Beslutet om att ta med luftfarten i EU:s utsläppshandelssystem berodde på att det gick trögt med ICAO-processen och det verkade vara ett bra beslut vid den tidpunkt då det fattades. Man trodde det var ett exempel som skulle mana till efterföljd och uppmuntra det internationella samfundet att ta fram en verkligt global lösning. Många länder planerade redan marknadsbaserade åtgärder vid den tidpunkten, men likafullt tedde sig en global uppgörelse fortfarande avlägsen. När EU:s utsläppshandelssystem för luftfarten antagits blev det dock genast en stor stridsfråga hur dess bestämmelser skulle tillämpas på flygbolag från tredjeländer och kort därefter fick detta sina tydliga återverkningar. Genom att medlemsstaterna från och med ingången av 2012 tillämpat EU:s utsläppshandelssystem på luftfarten har både de och deras flygbolag drabbats av repressalieåtgärder från tredjeländers sida, något som kännbart försvagat flygbolagens konkurrenskraft och tillväxtpotential. Tillsammans med att tredjeländerna var uppenbart samarbetsovilliga och inte heller ville rätta sig efter EU:s utsläppshandelssystem för luftfarten kom detta att tvinga EU att fatta beslutet om att ”stanna klockan”, ett beslut som sedermera visat sig både riktigt och klokt.

Nuläget

Föredraganden anser att det finns flera skäl till att ICAO-processen nu bör få utvecklas i fred, och att man inte bör försöka pracka på tredjeländer unionslagstiftningen, eftersom detta inte bara skulle leda till att ICAO-processen hamnade i farozonen, utan också till att medlemsstaterna och flygbolagen från EU riskerade utsättas för ytterligare repressalieåtgärder

och handelskrig. Först och främst har man ju redan beslutat om en global marknadsbaserad åtgärd och arbetet med den har kommit i gång. Det finns inget annat organ än ICAO där man kan uppnå en global lösning. För det andra är det uppenbart att det finns ett aktivt stöd för en global mekanism också utanför EU, vilket aldrig hänt förut, och nu är de stora aktörerna bokstavligen med på noterna. För det tredje stöder alla berörda parter, bland dem också flygbolagen och flygindustrin, denna globala åtgärd, som nu är närmare att förverkligas än någonsin förut. Länderna är redo och mera engagerade och villiga att nå fram till en överenskommelse än tidigare. Dessutom tillbakavisade ICAO uttryckligen det luftrumsanknutna tillvägagångssätt som föreslogs av EU.

Slutsatser

Enligt föredragandens syn på saken leder det ovanstående till att EU aktivt måste arbeta för en global lösning och inte fortsätta med att agera på egen hand, eftersom detta bara kommer att leda till kräftgång i processen. EU måste undvika allt som våra internationella partner kommer att anse såsom icke-konstruktivt och som kommer att hindra förhandlingarna inom ICAO. Allt som rapporteras från tredjeländer om det nuvarande förslaget talar emot det, och därför föreslår föredraganden att ”stanna klockan” ska fortsätta som en EES-intern åtgärd till och med 2016. Också om EU:s utsläppshandelssystem inte omfattade mer än detta skulle EU fortsätta att gå i bräsch för tidiga åtgärder för att minska luftfartens utsläpp. EU har ju visserligen ensamrätt att lagstifta på eget territorium, men likväl tycker föredraganden att det här inte är det rätta sättet om vi faktiskt vill ha en verkligt global lösning. Klimatdiplomati betyder att alla berörda parter måste spela med och med gemensamma medel sträva efter ett gemensamt mål. Förutom att uppnå en global lösning måste EU också prioritera en tryggad framtid för vår flygindustri, med konkurrenskraft och verksamhetsförutsättningar inom denna mycket konkurrensutsatta bransch.

Av ovanstående skäl föreslår föredraganden att de EES-interna bestämmelserna om att ”stanna klockan” ska få fortsätta gälla fram till ICAO:s generalförsamling 2016, för att vi ska få en verkligt global lösning som utan tvivel blir till nytta både för klimatet och för alla berörda parter.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för industrifrågor, forskning och energi uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott ta hänsyn till följande ändringsförslag:

Ändringsförslag 1

Förslag till direktiv

Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) Unionen försöker säkerställa en

Ändringsförslag

(1) Unionen försöker säkerställa en

framtida internationell överenskommelse för att begränsa påverkan av växthusgaser från luftfarten, **och begränsar under tiden klimatpåverkan av luftfartsverksamhet till och från flygplatser i unionen genom självständiga åtgärder. För att se till att dessa mål stöder, och inte strider mot, varandra bör hänsyn** tas till utvecklingen inom internationella forum och ståndpunkter som uttrycks där, särskilt den resolution som innehåller den ”sammanfattande redogörelse för ICAO:s ständiga policy och praxis på miljöskyddsområdet” som antogs vid det 38:e mötet i ICAO-församlingen.

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) Det är följaktligen önskvärt att tillfälligt anse de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv⁴ 2003/87/EG vara uppfyllda, om skyldigheterna uppfylls avseende en viss procent av utsläppen från flygningar till och från flygplatser i tredjeländer. Härvid betonar unionen att krav kan tillämpas för vissa andelar utsläpp från flygningar till och från flygplatser i länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), på samma sätt som juridiska krav kan tillämpas på större delar av utsläppen från flygningar till och från sådana flygplatser.

⁴ 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).

framtida internationell överenskommelse för att begränsa påverkan av växthusgaser från luftfarten. **Hänsyn bör** tas till utvecklingen inom internationella forum och ståndpunkter som uttrycks där, särskilt den resolution som innehåller den ”sammanfattande redogörelse för ICAO:s ständiga policy och praxis på miljöskyddsområdet” som antogs vid det 38:e mötet i ICAO-församlingen.

Ändringsförslag

utgår

Motivering

Skälet är överflödigt eftersom direktivets räckvidd begränsats till att endast gälla flygningar inom EES.

Ändringsförslag 3

Förslag till direktiv Skäl 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG utgår
fortfarande grundas fortsatt på ankomst
till eller avgång från flygplatser i EU,
men för att fungera som ett enkelt och
användbart medel för att begränsa
tillämpningen av regionala
marknadsbaserade åtgärder under de sju
åren fram till dess att en global
marknadsbaserad åtgärd tas i bruk har
procentsatserna beräknats av Eurocontrol
på basis av den proportionella andel av
storcirkelavståndet mellan
storflygplatserna inom EES och i
tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil
utanför den yttersta punkten av EES
kuster. Eftersom unionen inte anser att en
global marknadsbaserad åtgärd bör
baseras på faktiska luftrumshänsyn, i
stället för på ankomster till och avgångar
från flygplatser, är dessa procentsatser
endast relevanta fram till 2020.*

Motivering

Skälet är överflödigt eftersom direktivets räckvidd begränsats till att endast gälla flygningar inom EES.

Ändringsförslag 4

Förslag till direktiv Skäl 6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6) För att fastställa en procentandel av de kontrollerade utsläppen för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer måste utsläppsmängden för hela flygningen vara känd. Däremot tas ingen hänsyn till utsläpp som inte täcks av denna andel.

utgår

Ändringsförslag 5

**Förslag till direktiv
Skäl 7**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7) Dessutom bör luftfartygsoperatörer i fråga om flygningar till och från tredje land kunna välja att inte rapportera kontrollerade utsläpp från dessa flygningar utan i stället förlita sig på en så exakt som möjligt utförd bestämning av beräknade utsläpp som uppstår vid sådana flygningar inom EES.

utgår

Ändringsförslag 6

**Förslag till direktiv
Skäl 9**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9) Tillämpning av en procentsats på kontrollerade utsläpp för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer, eller möjligheten för aktörerna att använda alternativa strategier bör omfatta utsläpp från 2014 och framåt i syfte att ge tid för aktörer att förstå dessa tillvägagångssätt när de planerar sin flygverksamhet.

utgår

Ändringsförslag 7

Förslag till direktiv Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Utan att det påverkar tillämpningen av den global marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, bör utsläpp från flygningar till och från länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna – revenue ton kilometres – för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara undantagna under perioden 2014-2020. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag är sådana som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, och som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högre medelinkomstländer.]

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 8

Förslag till direktiv Artikel 1 – led 1 Direktiv 2003/87/EG Artikel 28a – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **år** 2013,

Ändringsförslag

alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **varje kalenderår från och med 2013 till och med 2020,**

Ändringsförslag 9

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–2020, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6,

utgår

Ändringsförslag 10

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

De verifierade utsläpp som avses i punkt 1 b och som beräknats i enlighet med bilaga IIc ska anses vara luftfartygsoperatörens verifierade utsläpp vid tillämpning av artiklarna 11a, 12 och 14.

utgår

Ändringsförslag 11

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 5

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5. Genom undantag från artiklarna 3g, 12, 15 och 18a ska utsläppen för en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga koldioxidutsläpp på mindre än 25 000 ton anses vara verifierade utsläpp,

5. Genom undantag från artiklarna 3g, 12, 15 och 18a ska utsläppen för en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga koldioxidutsläpp på mindre än 25 000 ton anses vara verifierade utsläpp,

om de fastställs med hjälp av *ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin* stödfacilitet för utsläppshandelssystemet, och medlemsstaterna får införa förenklade förfaranden för icke-kommersiella luftfartygsoperatörer, förutsatt att noggrannheten inte blir mindre än med ett sådant verktyg.

om de fastställs med hjälp av data från *Eurocontrols* stödfacilitet för utsläppshandelssystemet, och medlemsstaterna får införa förenklade förfaranden för icke-kommersiella luftfartygsoperatörer, förutsatt att noggrannheten inte blir mindre än med ett sådant verktyg.

Motivering

I det här sammanhanget har verktyget för små utsläppskällor ingen självskriven roll, eftersom ett flygbolag kan få utsläppsrapporten från stödfaciliteten för utsläppshandelssystemet, om bolaget har licens för att använda detta program.

Ändringsförslag 12

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Genom undantag från artikel 12.2 a och artikel 14.3 får luftfartygsoperatören för flygningar till och från länder utanför EES välja att inte rapportera utsläppsdata enligt procentsatserna i bilaga IIc, så att sådana utsläpp i stället beräknas av den behöriga myndigheten. Denna beräkning ska ta hänsyn till uppgifter som fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av Europeiska kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Den behöriga myndigheten ska rapportera alla sådana beräkningar till kommissionen. Beräkningar av utsläpp i sådana fall ska anses vara de verifierade utsläppen från luftfartygsoperatörens verksamhet vid tillämpning av artiklarna 11a och 12, 14 och 28a.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 13

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2) Bilagorna ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

utgår

Ändringsförslag 14

Förslag till direktiv
Bilaga

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

[...]

utgår

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart
Referensnummer	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 24.10.2013
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	ITRE 24.10.2013
Föredragande av yttrande Utnämning	Eija-Riitta Korhola 20.11.2013
Behandling i utskott	16.12.2013
Antagande	23.1.2014
Slutomröstning: resultat	+: 29 -: 22 0: 3
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Amelia Andersdotter, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Gaston Franco, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Edit Herczog, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Maria Badiá i Cutchet, Yves Cochet, Rachida Dati, Ioan Enciu, Věra Flasarová, Françoise Grossetête, Roger Helmer, Jolanta Emilia Hibner, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Silvia-Adriana Țicău, Lambert van Nistelrooij, Hermann Winkler
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	Jean-Paul Bisset, Janusz Władysław Zemke

22.1.2014

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Föredragande: Mathieu Grosch

KORTFATTAD MOTIVERING

Bakgrund

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. Därför bör man anta samma klimatmål överallt i världen. Detta kan ske bara med hjälp av en överenskommelse inom ICAO.

Vid ICAO-församlingen 2013 insåg man att det skulle behövas marknadsbaserade åtgärder för främjandet av hållbar tillväxt inom luftfarten och att tre alternativa upplägg av ett system med marknadsbaserade åtgärder skulle kunna komma i fråga, nämligen obligatorisk kompensation med intäktsdelning, obligatorisk kompensation utan intäktsdelning och handel med utsläppsrätter. Beslut fattades om att utarbeta ett globalt system för marknadsbaserade åtgärder, som i sin tur ska bli föremål för beslutsfattande vid ICAO-församlingen 2016. Systemet skulle börja tillämpas 2020.

Kommissionens förslag

Kommissionens senaste förslag skulle under 2013 innebära ett fullständigt undantag för flygningar till tredjeländer och dessutom en begränsning av systemet för handel med utsläppsrätter, så att det skulle gälla endast för den del av internationella flygningar som sker inom EES luftrum (12 sjömil utanför den yttersta punkten på kusten av ett EES-territorium) under perioden 2014–2020.

Flygningar till och från låginkomst- och lägre medelinkomstländer vars andel av den internationella luftfarten är mindre än 1 procent skulle undantas, såsom det begärts i ICAO:s resolution. Dessutom har nya undantagsnivåer fastställts för operatörer av affärsjetflyg. Detta är välkommet, eftersom det sparar in åtskilligt av fullgörandekostnaderna, utan att i någon högre grad påverka hur mycket utsläpp som undviks.

En global överenskommelse på ICAO-nivå är en lösning på lång sikt

Trots att undantaget för låginkomstländer innebär ett hänsynstagande till ett viktigt inslag i ICAO:s resolution skulle ett luftrumsanknutet tillvägagångssätt kunna bli till skada för den internationella goodwill som kommer att behövas för att en internationell överenskommelse ska uppnås 2016. Risken förvärras av att det inte finns någon allmänt erkänd definition av begreppet ”europeiskt luftrum”. I detta yttrande förespråkas därför att tillvägagångssättet med ”stanna klockan”, som antogs för 2012, ska förlängas fram till nästa ICAO-församling.

Under tiden fram till dess bör kommissionen intensifiera de bilaterala och multilaterala kontakterna för att på så sätt arbeta för att det uppnås en ICAO-överenskommelse och, som en provisorisk åtgärd, uppmuntra flera länder att anpassa sig efter utsläppshandelssystemet. Detta bör kompletteras med andra åtgärder för att minska utsläppen från luftfarten, framför allt genom att det inrättas ett ”gemensamt europeiskt luftrum” som skulle minimera förseningar och omdirigeringar inom flygkontrolltjänsten.

Stabilitet behövs

I och med att luftfartsbranschen så ofta förändrats under de senaste åren finns det ännu mer som talar för att man ska fortsätta med att ”stanna klockan”. Det här systemet tillkännagavs för första gången under 2012 och gick ut på att allt flyg till och från Europa skulle tas med i utsläppshandelssystemet. I systemet från 2012 ingick inte flyg till och från tredjeländer. Nu föreslår kommissionen att detta undantag också ska gälla under 2013 och att det därefter ska införas ett tredje system från och med 2014 till och med 2020.

Föredraganden föreslår däremot att systemet från 2012 ska finnas kvar åtminstone till 2016 och till 2020, om man vid nästa ICAO-församling kommer överens om att införa en global åtgärd från och med det året. För den händelse att ingen sådan överenskommelse nås skulle ett luftrumsanknutet tillvägagångssätt antas för att gälla från och med 2017.

På det sättet skulle man skapa maximala möjligheter för uppnående av en internationell överenskommelse, utan att ifrågasätta EU:s rätt att lagstifta om eget luftrum, något som garanterats genom Chicagokonventionen och fastställts av domstolen. EU skulle inför internationella partner visa sin vilja till konstruktivt arbete vid internationella och bilaterala förhandlingar. Dessutom skulle EU låta förstå att EU förväntar sig att ICAO ska leva upp till

sin utfästelse om att nå fram till ett beslut 2016 och att det inte vore acceptabelt med några ytterligare dröjsmål.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott ta hänsyn till följande ändringsförslag:

Ändringsförslag 1

Förslag till direktiv Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) Unionen försöker säkerställa en framtida internationell överenskommelse för att begränsa påverkan av växthusgaser från luftfarten, **och begränsar under tiden klimatpåverkan av luftfartsverksamhet till och från flygplatser i unionen genom självständiga åtgärder. För att se till att dessa mål stöder, och inte strider mot, varandra bör** hänsyn tas till utvecklingen inom internationella forum och ståndpunkter som uttrycks där, särskilt den resolution som innehåller den ”sammanfattande redogörelse för ICAO:s ständiga policy och praxis på miljöskyddsområdet” som antogs vid det 38:e mötet i ICAO-församlingen.

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1) Unionen försöker säkerställa en framtida internationell överenskommelse för att begränsa påverkan av växthusgaser från luftfarten. Hänsyn **bör under tiden** tas till utvecklingen inom internationella forum och ståndpunkter som uttrycks där, särskilt den resolution som innehåller den ”sammanfattande redogörelse för ICAO:s ständiga policy och praxis på miljöskyddsområdet” som antogs vid det 38:e mötet i ICAO-församlingen.

(1a) Luftfartssektorn är mycket internationell till sin karaktär. Det brådskar med klimatskyddsinitiativen, eftersom globala problem av det slag som luftfartens utsläpp för med sig bäst kan

åtgärdas internationellt, bland annat genom att alla antingen måste vidta samma åtgärder eller nå samma mål med hjälp av andra åtgärder. En global överenskommelse inom ICAO ger de bästa utsikterna till tryggad hållbarhet på lång sikt.

Ändringsförslag 3

Förslag till direktiv

Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) Det är följaktligen önskvärt att tillfälligt anse de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG⁴ vara uppfyllda, om skyldigheterna uppfylls avseende en viss procent av utsläppen från flygningar till och från flygplatser i tredjeländer. Härvid betonar unionen att krav kan tillämpas för vissa andelar utsläpp från flygningar till och från flygplatser i länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), på samma sätt som juridiska krav kan tillämpas på större delar av utsläppen från flygningar till och från sådana flygplatser.

⁴ 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).

Ändringsförslag

(2) Tack vare att beslut nr 377/2013/EU har antagits har man inom ICAO kommit ett gott stycke på väg mot att uppnå en global överenskommelse vid nästa ICAO-församling. För att bana väg för en sådan överenskommelse samt för att skydda den europeiska luftfartens konkurrenskraft och undvika handelsrepressalier är det önskvärt att giltighetstiden för dessa föreskrifter om att "stanna klockan" tillfälligt förlängs, åtminstone fram till nästa ICAO-församling 2016.

^{4a} Europaparlamentets och rådets beslut av den 24 april 2013 om tillfälliga undantag från Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen.

Ändringsförslag 4

Förslag till direktiv Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG **fortfarande** grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder **under de sju åren** fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd tas i bruk **har procentsatserna beräknats** av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till **2020**.

Ändringsförslag 5

Förslag till direktiv Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) De undantag som föreskrivs i detta direktiv tar hänsyn till resultaten av de bilaterala och multilaterala kontakter med tredjeländer som kommissionen kommer att fortsätta på unionens vägnar.

Ändringsförslag

(3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd tas i bruk **bör man ta med utsläpp från flygningar till och från länder utanför EES och procentsatser beräknade** av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster **endast från och med 2017 och om det inte uppnås någon överenskommelse om en global marknadsbaserad mekanism vid nästa ICAO-församling 2016**. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till **dess att en global marknadsbaserad åtgärd träder i kraft**.

gå med på att anpassa sig efter det europeiska utsläppshandelssystemet eller att anta likvärdiga åtgärder bör de undantag som föreskrivs i detta direktiv anpassas på motsvarande sätt.

Ändringsförslag 6

**Förslag till direktiv
Skäl 4a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4a) För att skapa internationellt förtroende för EU:s utsläppshandelssystem bör medlemsstaterna anslå intäkterna från tillämpningen av systemet till att begränsa inverkan av luftfartens utsläpp. Detta bör innefatta stöd till utvecklingsländernas klimatskyddsåtgärder, i enlighet med artikel 3d.4 i direktiv 2003/87/EG.

Ändringsförslag 7

**Förslag till direktiv
Skäl 4b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4b) Vid förhandlingar om luftfartsavtal med tredjeländer bör EU alltid ha med frågan om handel med utsläppsrätter för luftfarten.

Ändringsförslag 8

**Förslag till direktiv
Skäl 6**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6) För att fastställa en procentandel av de kontrollerade utsläppen för flygningar

utgår

till och från flygplatser i tredjeländer måste utsläppsmängden för hela flygningen vara känd. Däremot tas ingen hänsyn till utsläpp som inte täcks av denna andel.

Ändringsförslag 9

Förslag till direktiv Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) Tillämpning av en procentsats på kontrollerade utsläpp för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer, eller möjligheten för aktörerna att använda alternativa strategier bör omfatta utsläpp från 2014 och framåt i syfte att ge tid för aktörer att förstå dessa tillvägagångssätt när de planerar sin flygverksamhet.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 10

Förslag till direktiv Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Utan att det påverkar tillämpningen av den globala marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, bör utsläpp från flygningar till och från länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna – revenue ton kilometres – för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara undantagna under perioden 2014-2020. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag är sådana som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, och som inte under 2013 av Världsbanken

Ändringsförslag

*(10) Utsläpp från flygningar till och från länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna – revenue ton kilometres – för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % **bör** vara undantagna under perioden **från och med 2014 till och med att en marknadsbaserad åtgärd träder i kraft**. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag är sådana som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, och som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller*

klassificeras som höginkomstländer eller högremedelinkomstländer.

högremedelinkomstländer.

Ändringsförslag 11

Förslag till direktiv Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Flygningar mellan de yttersta randområdena enligt förteckningen i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och EES fastland bör också följa det regionala marknadsbaserade tillvägagångssättet fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd träder i kraft. Procentsatserna bör beräknas av Eurocontrol på basis av den del av storcirkelavståndet mellan de viktigaste flygplatserna inom EES och i det yttersta randområdet, som inte ligger mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten på EES fastland.

Ändringsförslag 12

Förslag till direktiv Artikel 1 – led -1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3d – punkt 4 – led 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(-1) I artikel 3d.4 i direktiv 2003/87/EG ska första stycket ersättas med följande:

4. ”Medlemsstaterna ska använda intäkterna från auktionering av utsläppsrätter till åtgärder eller forskning för att komma till rätta med klimatförändringar.”

Ändringsförslag 13

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. **Genom** undantag från artiklarna 12.2a och 14.3 **ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de punkterna som uppfyllda när det gäller**

Ändringsförslag

1. Undantag från artiklarna 12.2a och 14.3:

Ändringsförslag 14

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **år** 2013,

Ändringsförslag

(a) **Genom undantag från artiklarna 12.2a och 14.3 ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de punkterna som uppfyllda när det gäller** alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet **under varje kalenderår från och med 2013 till och med 2016. Om ICAO-församlingen 2016 fattar beslut om att en global marknadsbaserad åtgärd ska införas från och med 2020 ska undantaget tillämpas också under kalenderåren från och med 2017 fram till 2020.**

Motivering

Här skulle "klockan stannas" under en längre tid och så länge förhandlingarna pågår inom ICAO skulle undantag göras för flyg till och från tredjeländer. På det sättet skulle flygbolagen, som redan varit tvungna att förbereda sig, först inför det ursprungliga förslaget från 2012 och sedan inför "stanna klockan", inte behöva ställas inför ännu ett nytt system från och med 2014.

Ändringsförslag 15

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår **under perioden 2014–2020**, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6,

Ändringsförslag

(b) **Om ICAO-församlingen 2016 inte beslutar att införa någon global marknadsbaserad åtgärd ska medlemsstaterna, genom undantag från artiklarna 12.2a och 14.3, betrakta de krav som anges i de punkterna som uppfyllda när det gäller** utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår **från och med 2017, till den del flygningarna utförs i europeiskt luftrum**, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6.

Motivering

Här skulle det europeiska luftrumsanknutna tillvägagångssättet införas från och med 2017 ifall förhandlingarna inom ICAO misslyckas (se ändringsförslag 7).

Ändringsförslag 16

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) **Genom undantag från artiklarna 12.2a och 14.3 ska medlemsstaterna, till dess att en global marknadsbaserad åtgärd träder i kraft, betrakta de krav som anges i de punkterna som uppfyllda när det gäller utsläpp från flygningar mellan**

unionens yttersta randområden enligt förteckningen i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och EES fastland, till den del flygningarna utförs i europeiskt luftrum, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar som ska beräknas av Eurocontrol på basis av den del av storcirkelavståndet mellan de viktigaste flygplatserna inom EES och i det yttersta randområdet, som inte ligger mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten på EES fastland eller som beräknats i enlighet med punkt 6.

Ändringsförslag 17

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

(c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår fram till **2020**, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton,

Ändringsförslag

(c) ***Genom undantag från artiklarna 12.2a och 14.3 ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de punkterna som uppfyllda när det gäller*** utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår fram till ***dess att det införs en internationell marknadsbaserad åtgärd,*** om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton.

Ändringsförslag 18

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – led d

Kommissionens förslag

(d) överlämnande av utsläppsrätter

Ändringsförslag

(d) ***Genom undantag från artiklarna***

motsvarande verifierade utsläpp för 2013 från flygningar mellan länder inom EES-området som sker senast den 30 april 2015 i stället för den 30 april 2014, och verifierade utsläpp för 2013 från dessa flygningar som rapporteras senast den 31 mars 2015 i stället för den 31 mars 2014.

12.2a och 14.3 ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de punkterna som uppfyllda när det gäller överlämnande av utsläppsrätter motsvarande verifierade utsläpp för 2013 från flygningar mellan länder inom EES-området som sker senast den 30 april 2015 i stället för den 30 april 2014, och verifierade utsläpp för 2013 från dessa flygningar som rapporteras senast den 31 mars 2015 i stället för den 31 mars 2014.

Ändringsförslag 19

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

De verifierade utsläpp som avses i punkt 1 b och som beräknats i enlighet med bilaga IIc ska anses vara luftfartygsoperatörens verifierade utsläpp vid tillämpning av artiklarna 11a, 12 och 14.

Ändringsförslag

De verifierade utsläpp som avses i punkt 1 b **och ba** och som beräknats i enlighet med bilaga IIc ska anses vara luftfartygsoperatörens verifierade utsläpp vid tillämpning av artiklarna 11a, 12 och 14.

Ändringsförslag 20

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 4a – punkt 28

Kommissionens förslag

4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 2013–2020 minskas för att överensstämja med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av artikel **28 a-c**.

Ändringsförslag

4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 2013–2020 minskas för att överensstämja med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av **punkt 1 a–c i denna** artikel.

Motivering

För att det klart ska framgå att det hänvisas till den nya artikeln 28a, som tilläggs genom detta direktiv.

Ändringsförslag 21

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 6a – punkt 28

Kommissionens förslag

6. Genom undantag från **artikel** 12.2 a och **artikel** 14.3 får luftfartygsoperatören för flygningar till och från länder utanför EES välja att inte rapportera utsläppsdata enligt procentsatserna i bilaga IIc, så att sådana utsläpp i stället beräknas av den behöriga myndigheten. Denna beräkning ska ta hänsyn till uppgifter som fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av Europeiska kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Den behöriga myndigheten ska rapportera alla sådana beräkningar till kommissionen. Beräkningar av utsläpp i sådana fall ska anses vara de verifierade utsläppen från luftfartygsoperatörens verksamhet vid tillämpning av artiklarna 11a och 12, 14 och 28a.

Ändringsförslag

6. Genom undantag från **artiklarna** 12.2 a och 14.3 får luftfartygsoperatören för flygningar till och från länder utanför EES, **samt flygningar till och från flygplatser i de yttersta randområdena**, välja att inte rapportera utsläppsdata enligt procentsatserna i bilaga IIc, så att sådana utsläpp i stället beräknas av den behöriga myndigheten. Denna beräkning ska ta hänsyn till uppgifter som fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av Europeiska kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Den behöriga myndigheten ska rapportera alla sådana beräkningar till kommissionen. **Luftfartygsoperatören ska informeras om resultatet av de beräkningar som gjorts av behörig myndighet och** beräkningar av utsläpp i sådana fall ska anses vara de verifierade utsläppen från luftfartygsoperatörens verksamhet vid tillämpning av artiklarna 11a, 12, 14 och 28a.

Ändringsförslag 22

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG
Artikel 28a – punkt 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

6a. Kommissionen ska regelbundet informera Europaparlamentet och rådet om hur förhandlingarna fortskrider inom ICAO och med tredjeländer.

Ändringsförslag 23

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 7 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

7. Efter ICAO-församlingen 2016 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om åtgärder för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärd som ska tillämpas på utsläpp från 2020, och lägga fram lämpliga förslag.

7. Efter ICAO-församlingen 2016 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om åtgärder för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärd som ska tillämpas på utsläpp från 2020, och lägga fram lämpliga förslag. **Alla förslag bör åtföljas av ingående konsekvensbedömningar.**

Ändringsförslag 24

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28a – punkt 7 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Om en global åtgärd inte kommer **inte** att tillämpas **från och med 2020** ska det i rapporten göras en bedömning av lämplig täckning av utsläpp från verksamhet till och från länder utanför EES-området **från och med 2020** så länge som en global åtgärd inte införs.” I sin rapport ska kommissionen också beakta lösningar på

Om en global åtgärd inte kommer att tillämpas ska det i rapporten göras en bedömning av lämplig täckning av utsläpp från verksamhet till och från länder utanför EES-området så länge som en global åtgärd inte införs.” I sin rapport ska kommissionen också beakta lösningar på andra frågor som kan uppkomma vid

andra frågor som kan uppkomma vid tillämpningen av punkterna 1-4, samtidigt som lika behandling av alla aktörer på samma linje garanteras.”

tillämpningen av punkterna 1-4, samtidigt som lika behandling av alla aktörer på samma linje garanteras.”

Ändringsförslag 25

Förslag till direktiv

Bilaga

Direktiv 2003/87/EG

Bilaga IIc – sista stycket

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Procentandelen för utsläpp enligt artikel 28a för flygningar till och från något av de yttersta randområdena ska också beräknas enligt tabellen nedan, som före antagandet kommer att förses med de procentandelar som i tillämpliga delar tagits fram genom tillämpning av samma formel, på grundval av bästa tillgängliga uppgifter, inbegripet bistånd från Eurocontrol.

Ändringsförslag 26

Förslag till direktiv

Bilaga

Direktiv 2003/87/EG

Bilaga IIc – nya rader

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Tillägg rader för: Guadeloupe, Franska Guyana, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Azorerna, Madeira och Kanarieöarna.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart	
Referensnummer	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 24.10.2013	
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	TRAN 24.10.2013	
Föredragande av yttrande Utnämning	Mathieu Grosch 4.11.2013	
Behandling i utskott	16.12.2013	20.1.2014
Antagande	21.1.2014	
Slutomröstning: resultat	+: 31 –: 6 0: 4	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, 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, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zile	
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Oldřich Vlasák, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool	

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart	
Referensnummer	COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD)	
Framläggande för parlamentet	16.10.2013	
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 24.10.2013	
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	ITRE 24.10.2013	TRAN 24.10.2013
Föredragande Utnämning	Peter Liese 17.10.2013	
Behandling i utskott	17.12.2013	23.1.2014
Antagande	30.1.2014	
Slutomröstning: resultat	+: 41 –: 7 0: 6	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Kriton Arsenis, Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev, Andrea Zanoni	
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)	Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
Ingivande	31.1.2014	