

Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

► **B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 421/2014**
af 16. april 2014

om ændring af direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet med henblik på i 2020 at gennemføre en international aftale om anvendelse af en global markedsbaseret foranstaltning i forbindelse med emissioner fra international luftfart

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 129 af 30.4.2014, s. 1)

Berigtiget ved:

► **C1** Berigtigelse, EUT L 140 af 14.5.2014, s. 177 (421/2014)



**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU)
Nr. 421/2014**

af 16. april 2014

om ændring af direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet med henblik på i 2020 at gennemføre en international aftale om anvendelse af en global markedsbaseret foranstaltning i forbindelse med emissioner fra international luftfart

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Luftfartssektoren har en stærk international karakter. En global tilgang til at reducere emissionerne fra den internationale luftfart giver de bedste muligheder for at sikre bæredygtighed på lang sigt.
- (2) Unionen tilstræber at sikre en fremtidig international aftale om kontrol af luftfartens drivhusgasemissioner, og begrænser indtil da de klimaændringer, der skyldes luftfartsaktiviteter til og fra flyvepladser i Unionen, gennem selvstændig handling. Med henblik på at sikre, at disse målsætninger ikke modarbejder, men derimod understøtter hinanden, bør der tages højde for udviklingen og holdningerne i internationale fora, og der bør navnlig tages hensyn til den resolution, der blev vedtaget den 4. oktober 2013 på den 38. forsamling i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), som indeholder en konsolideret erklæring vedrørende fortsatte ICAO-politikker og praksis vedrørende miljøbeskyttelse.

⁽¹⁾ Udtalelse afgivet den 22.1.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets holdning af 3.4.2014 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 14.4.2014.

▼B

- (3) Det er derfor med henblik på at fastholde den fremdrift, der blev opnået på den 38. ICAO-forsamling i 2013, og gøre det nemmere at skabe fremskridt på den kommende 39. ICAO-forsamling i 2016 ønskeligt midlertidigt at anse kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF ⁽¹⁾ for opfyldte for perioden til og med den 31. december 2016 for flyvninger til og fra flyvepladser i lande uden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS). Unionen understreger i forbindelse hermed, at retlige krav kan finde anvendelse for så vidt angår flyvninger til og fra flyvepladser beliggende i EØS-staterne, lige som retlige krav kan finde anvendelse i forbindelse med emissionerne fra flyvninger mellem sådanne flyvepladser. For at sikreretssikkerheden bør flyvninger mellem flyvepladser beliggende i EØS-stater og flyvepladser i lande, der tiltrådte Unionen i 2013, betragtes som flyvninger mellem EØS-stater i forbindelse med denne undtagelse.
- (4) Der mindes om, at det efter direktiv 2003/87/EF er op til hver medlemsstat at fastsætte, hvad indtægterne fra auktioner af kvoter skal anvendes til. Disse indtægter, eller hvad der svarer dertil i økonomisk værdi, bør anvendes til imødegåelse af klimaændringer i Unionen og tredjelande, bl.a. til reduktion af drivhusgasemissioner, til tilpasning til virkningerne af klimaændringer i Unionen og tredjelande, særligt udviklingslande, til finansiering af forskning og udvikling med henblik på begrænsning og tilpasning, herunder navnlig inden for flyteknik og lufttransport, til mindskelse af emissionerne ved hjælp af transport med lav emission og til dækning af omkostninger til administration af EU-ordningen. Auktionsindtægterne, eller hvad der svarer dertil i økonomisk værdi, bør også anvendes til at finansiere bidrag til Verdensfonden for Energieffektivitet og Vedvarende Energi og foranstaltninger til at forebygge skovrydning. For at underbygge Unionens forpligtelser er gennemsigtighed i brugen af indtægter fra auktionering af kvoter i henhold til direktiv 2003/87/EF yderst vigtig. I medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 ⁽²⁾ skal medlemsstaterne indsende en rapport til Kommissionen om brugen af indtægter fra auktionering af kvoter.
- (5) Undtagelserne i denne forordning tager hensyn til resultaterne af bilaterale og multilaterale kontakter med tredjelande, som Kommissionen vil fortsætte på Unionens vegne for at fremme brugen af markedsbaserede mekanismer til reduktion af luftfartsemmissioner.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 af 21. maj 2013 om en mekanisme til overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner og rapportering af andre oplysninger vedrørende klimaændringer på nationalt plan og EU-plan og om ophævelse af beslutning nr. 280/2004/EF (EUT L 165 af 18.6.2013, s. 13).

▼B

- (6) Der mindes om, at direktiv 2003/87/EF giver mulighed for at vedtage foranstaltninger til ændring af de i bilag I til dette direktiv nævnte luftfartsaktiviteter, hvis et tredjeland træffer foranstaltninger til at mindske luftfartsaktiviteters påvirkning af klimaet.
- (7) Forhandlinger om alle Unionens luftfartsaftaler med tredjelande bør sigte mod at bevare Unionens råderum til at handle på miljøområdet, herunder med hensyn til foranstaltninger til at modvirke luftfartens indvirkning på klimaændringer.
- (8) Med henblik på at undgå konkurrenceforvridning er det vigtigt, at alle flyvninger på den samme rute behandles ens.
- (9) For at bidrage yderligere til at undgå en uforholdsmæssig administrative byrde for de mindste luftfartøjsoperatører bør der tilføjes en midlertidig undtagelse i bilag I til direktiv 2003/87/EF. Ikke-kommercielle luftfartøjsoperatører, der udleder mindre end 1 000 tons CO₂ om året, bør derfor undtages fra det direktivs anvendelsesområde fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2020.
- (10) Det er hensigtsmæssigt at gøre det muligt for luftfartøjsoperatører, der er små udledere, at benytte en alternativ metode til verifikation af deres emissioner for at mindske deres administrative byrde yderligere. Medlemsstaterne bør kunne gennemføre forenklingsforanstaltninger, der navnlig er rettet mod behovene hos de ikke-kommercielle operatører, som er små udledere.
- (11) Der bør rettes særlig opmærksomhed mod at mindske eller endda helt at fjerne ethvert adgangsmæssigt eller konkurrencemæssigt problem, som regionerne i Unionens yderste periferi måtte have. I lyset heraf bør flyvninger mellem en flyveplads i en region i den yderste periferi i den i artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) anvendte betydning og en flyveplads i en anden region i EØS også medtages under den undtagelse, der etableres ved nærværende forordning.
- (12) Det er hensigtsmæssigt at give en frist indtil 2015 for returnering og rapportering af emissioner i 2013 med henblik på at sikre retssikkerheden for luftfartøjsoperatører og nationale myndigheder.
- (13) I forbindelse med anvendelsen af denne undtagelse er det vigtigt at erindre, at metoderne for tildeling og udstedelse af kvoter til luftfartøjsoperatører fortsat er dem, der er fastlagt i direktiv 2003/87/EF, dvs. baseret på verificerede tonkilometerdata for de relevante perioder som omhandlet deri.

▼B

- (14) Efter ICAO-forsamlingen i 2016 og på baggrund af resultatet heraf bør Kommissionen forelægge en fuldstændig rapport for Europa-Parlamentet og Rådet. I den rapport bør Kommissionen bl.a. overveje alle muligheder for at dække emissioner fra luftfartsaktiviteter og om nødvendigt hurtigst muligt foreslå foranstaltninger med henblik på at sikre, at der kan tages hensyn til den internationale udvikling, og at problemstillinger vedrørende undtagelsens anvendelse kan behandles. Kommissionen bør også rette særlig opmærksomhed mod, hvorvidt Unionens emissionshandelsordning (EU ETS) er effektiv, og i denne sammenhæng fokusere på luftfartsektorens bidrag hertil, herunder på metoder til at bringe reglerne for luftfartsaktiviteter og reglerne for stationære anlæg bedre i tråd med hinanden.
- (15) Målet for denne forordning, nemlig at indføre en midlertidig undtagelse for overvågning, rapportering og returnering af kvoter fra flyvninger til og fra lande uden for EØS fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2016 og at lette den administrative byrde og forenkle administrationen af ordningen, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (16) Det er afgørende at sikre retssikkerheden for luftfartsoperatører og nationale myndigheder i lyset af returneringsfristen den 30. april 2014 i direktiv 2003/87/EF. Denne forordning bør derfor finde anvendelse fra dagen for vedtagelsen.
- (17) Direktiv 2003/87/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 28a

Undtagelser med gyldighed indtil gennemførelsen senest i 2020 af en international aftale om anvendelse af en fælles global markedsbaseret foranstaltning

1. Uanset artikel 12, stk. 2a, artikel 14, stk. 3, og artikel 16 betragter medlemsstaterne kravene i disse bestemmelser for opfyldte, og medlemsstaterne pålægger ikke luftfartsoperatørerne sanktioner for så vidt angår:

- a) alle emissioner fra flyvninger til eller fra flyvepladser i lande uden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) i hvert kalenderår fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2016

▼B

- b) alle emissioner fra flyvninger mellem en flyveplads i en region i den yderste periferi i den i artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) anvendte betydning og en flyveplads i en anden region i EØS i hvert kalenderår fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2016
- c) returnering af kvoter svarende til de verificerede emissioner fra flyvninger mellem flyvepladser i EØS-stater i 2013, der finder sted senest den 30. april 2015 i stedet for den 30. april 2014, og rapportering af verificerede emissioner fra disse flyvninger i 2013, som finder sted senest den 31. marts 2015 i stedet for den 31. marts 2014.

Med henblik på anvendelsen af artikel 11a, 12 og 14 anses de verificerede emissioner fra andre flyvninger end dem, der henvises til i stk. 1, for luftfartøjsoperatørens verificerede emissioner.

2. Uanset artikel 3e, stk. 5, og artikel 3f får en luftfartøjsoperatør, der er omfattet af undtagelserne i nærværende artikels stk. 1, litra a) og b), udstedt et antal gratis kvoter, der reduceres i forhold til den reducerede returneringsforpligtelse, der fastsættes i de pågældende litraer.

Uanset artikel 3f, stk. 8, annulleres kvoter, der ikke er blevet tildelt som et resultat af anvendelsen af nærværende artikels første afsnit.

For så vidt angår aktiviteter i perioden fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2016 offentliggør medlemsstaterne det antal gratis kvoter, der er blevet tildelt hver enkelt luftfartøjsoperatør pr **►C1** 1. september 2014. ◀

3. Uanset artikel 3d bortauktionerer medlemsstaterne et vist antal luftfartskvoter, som er reduceret i forhold til reduktionen i det samlede antal udstedte luftfartskvoter.

4. Uanset artikel 3d, stk. 3, reduceres det antal kvoter, der bortauktioneres af hver enkelt medlemsstat i perioden fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2016, så det svarer til medlemsstatens andel af de tilskrevne luftfartsemissioner fra flyvninger, som ikke er omfattet af undtagelserne fastsat i nærværende artikels stk. 1, litra a) og b).

5. Uanset artikel 3g pålægges luftfartøjsoperatører ikke noget krav om at indsende overvågningsplaner, hvori der redegøres for foranstaltninger til overvågning og rapportering af emissioner for flyvninger, der er omfattet af undtagelserne fastsat i nærværende artikels stk. 1, litra a) og b).

6. Uanset artikel 3g, 12, 15, og 18a, betragtes emissioner fra en luftfartøjsoperatør, hvis sammenlagte årlige emissioner er lavere end 25 000 tons CO₂, som verificerede emissioner, hvis disse bestemmes ved hjælp af værktøjet beregnet til små udledere, som er godkendt efter Kommissionens forordning (EU) nr. 606/2010 (*) og forsynet med data fra Eurocontrols ETS-støttefacilitet. Medlemsstaterne har mulighed for at indføre forenkede procedurer for ikke-kommercielle luftfartøjsoperatører, så længe sådanne procedurer ikke medfører mindre nøjagtighed end ved brugen af værktøjet beregnet til små udledere.

▼B

7. Ved anvendelsen af denne artikel betragtes flyvninger mellem flyvepladser i EØS-stater og lande, der tiltrådte Unionen i 2013, som flyvninger mellem flyvepladser i EØS-stater.

8. Kommissionen underretter regelmæssigt og mindst en gang om året Europa-Parlamentet og Rådet om udviklingen for så vidt angår -forhandlingerne i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og om sine bestræbelser på at fremme international accept af markedsbaserede mekanismer blandt tredjelande. Efter ICAO-forsamlingen i 2016 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at gennemføre en international aftale om en global markedsbaseret foranstaltning fra 2020, i kraft af hvilken drivhusgasemissionerne fra luftfart vil blive reduceret på en ikkeforskelsbehandlende måde, og om de oplysninger om brugen af indtægter, som medlemsstaterne har indsendt i overensstemmelse med artikel 17 i forordning (EU) nr. 525/2013.

I rapporten gives der en vurdering af og, hvis det er hensigtsmæssigt, fremsættes der forslag om, i hvilket omfang emissionerne fra aktiviteter til eller fra flyvepladser i lande uden for EØS bør være dækket fra den 1. januar 2017. I sin rapport behandler Kommissionen også løsninger på andre problemstillinger, som kan opstå ved anvendelsen af nærværende artikels stk. 1-4, samtidig med at ligebehandlingen af alle operatører på den samme rute opretholdes.

(*) Kommissionens forordning (EU) nr. 606/2010 af 9. juli 2010 om godkendelse af det forenklede værktøj, der er udviklet af Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol), med henblik på at anslå brændstofforbruget hos visse luftfartsoperatører med små udledningmængder (EUT L 175 af 10.7.2010, s. 25).«

2) I bilag I tilføjes i kolonnen »aktiviteter« i tabellen heri, under overskriften »Luftfart« følgende litra efter litra j):

»k) Fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2020 flyvninger, som, hvis det ikke var for dette litra, ville falde under denne aktivitet, og som udføres af en ikke-kommerciel luftfartsoperatør, hvis sammenlagte årlige emissioner er lavere end 1 000 ton pr. år.«

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 30. april 2014.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.