

Onsdagen, 8 juni 2022

P9_TA(2022)0230

Översyn av EU:s utsläppshandelssystem för luftfarten *I**

Europaparlamentets ändringar antagna den 8 juni 2022 av förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och ett lämpligt genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd (COM(2021)0552 – C9-0319/2021 – 2021/0207(COD)) ⁽¹⁾

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

(2022/C 493/21)

Ändring 1**Förslag till direktiv****Skäl 1***Kommissionens förslag*

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG ⁽¹⁰⁾ infördes ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen i syfte att på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser. Luftfartsverksamhet infördes i EU:s utsläppshandelssystem genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽¹¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (EUT L 8, 13.1.2009, s. 3).

Ändring

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG ⁽¹⁰⁾ infördes ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen i syfte att på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser. Luftfartsverksamhet **avseende flygningar från eller till en flygplats i unionen** infördes i EU:s utsläppshandelssystem genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG ⁽¹¹⁾. **Europeiska unionens domstol slog i sin dom av den 21 december 2011 ^(11a) fast att införandet av luftfartsverksamhet i utsläppshandelssystemet enligt det direktivet inte strider mot folkrätten.**

⁽¹⁰⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽¹¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 19 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen (EUT L 8, 13.1.2009, s. 3).

^(11a) **Domstolens dom av den 21 december 2011, Air Transport Association of America m.fl. mot Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.**

⁽¹⁾ Ärendet återförvisades för interinstitutionella förhandlingar till det ansvariga utskottet, i enlighet med artikel 59.4 fjärde stycket i arbetsordningen (A9-0155/2022).

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 2
Förslag till direktiv
Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (1a) *För att underlätta framsteg på Icao-nivå med att fastställa en internationell ram för minskade utsläpp från internationell luftfart har unionen antagit ett antal tidsbegränsade undantag, de så kallade stanna-klockan-undantagen, enligt vilka alla flygförbindelser utanför EU är undantagna från EU:s utsläppshandels-system. Det senaste undantaget, som infördes genom förordning (EU) 2017/2392, gäller till 2023.*

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 3
Förslag till direktiv
Skäl 2

Kommissionens förslag

- (2) Parisavtalet som antogs i december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC) trädde i kraft i november 2016 (Parisavtalet) ⁽¹²⁾. Parterna i Parisavtalet har enats om att hålla ökningen av den globala genomsnittstemperaturen långt under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer och att fortsätta att anstränga sig för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över förindustriella nivåer. För att uppnå målen i Parisavtalet måste alla sektorer av ekonomin bidra till att uppnå utsläppsminskningar, inbegripet internationell luftfart.

⁽¹²⁾ Parisavtalet (EUT L 282, 19.10.2016, s. 4).

Ändring

- (2) **Miljöskydd är en av de viktigaste utmaningarna för unionen och resten av världen.** Parisavtalet, som antogs i december 2015 inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC), trädde i kraft i november 2016 (Parisavtalet) ⁽¹²⁾. Parterna i Parisavtalet har enats om att hålla ökningen av den globala genomsnittstemperaturen långt under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer och att fortsätta att anstränga sig för att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över förindustriella nivåer, **varvid bland annat rättvisa och principen om gemensamt men differentierat ansvar och respektive kapacitet ska komma till uttryck, mot bakgrund av olika nationella omständigheter. Med tanke på att experternas uppskattningar, som tillkännagavs vid 2021 års FN-konferens om klimatförändringar (COP26) i Glasgow den 31 oktober–13 november 2021, tyder på att världen är på väg mot en genomsnittlig temperaturökning på mellan 1,8 °C och 2,4 °C enades parterna i sina slutsatser från COP26 om att man genom att begränsa ökningen av den globala genomsnittstemperaturen till 1,5 °C jämfört med förindustriella nivåer avsevärt skulle minska de risker och konsekvenser som klimatförändringarna medför, och de åtog sig att före utgången av 2022 skärpa sina mål för 2030 för att påskynda klimatåtgärderna under detta kritiska årtionde och se till att parterna är på rätt väg för att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 °C.** För att uppnå målen i Parisavtalet måste alla sektorer av ekonomin bidra till att uppnå utsläppsminskningar, inbegripet internationell luftfart.

⁽¹²⁾ Parisavtalet (EUT L 282, 19.10.2016, s. 4).

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 4
Förslag till direktiv
Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (2a) Luftfarten står för 2–3 % av de globala koldioxidutsläppen. I unionen står koldioxidutsläpp från luftfarten för 3,7 % av de totala koldioxidutsläppen. Luftfartssektorn genererar 15,7 % av transportutsläppen, exklusive icke-koldioxidrelaterade utsläpp, vilket gör den till den näst största källan till växthusgasutsläpp från transporter efter vägtransportsektorn. År 2018 förutspådde Eurocontrol att den årliga ökningen av de europeiska luftfartsutsläppen 2040 skulle ligga på 53 % jämfört med 2017. Behovet av åtgärder för att minska utsläppen blir alltmer akut, vilket den mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC) har konstaterat i sina senaste rapporter av den 7 augusti 2021 "Climate Change 2021: The Physical Science Basis" och av den 28 februari 2022 "Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability". IPCC konstaterar, med mycket hög tillförlitlighet, att klimatförändringarna är ett hot mot människors välbefinnande och planetens hälsa och att ytterligare förseningar i samordnade föregripande globala åtgärder för anpassning och begränsning kommer att innebära att man missar en kort och begränsad period av möjligheter för att säkra en hållbar framtid där alla kan leva. Där ges nya uppskattningar av sannolikheten att den globala uppvärmningsnivån på 1,5 °C ska överskridas under de kommande årtiondena och det konstateras att det utan omedelbara, snabba och storskaliga minskningar av utsläppen av växthusgaser kommer att vara omöjligt att begränsa uppvärmningen till nära 1,5 °C eller ens 2 °C. Unionen bör därför ta itu med detta nödläge genom att intensifiera sina insatser och bli en internationell ledare i kampen mot klimatförändringarna.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 5
Förslag till direktiv
Skäl 2b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (2b) *Före covid-19-krisen hade Icao uppskattat att utsläppen från internationell luftfart fram till 2040 skulle kunna öka med upp till 150 % jämfört med 2020. Även om covid-19-pandemin orsakade en tillfällig minskning i flygtrafiken tyder befintliga beräkningar från tiden före covid-19-pandemin på en årlig ökning av luftfartsutsläppen globalt och i unionen på 150 % fram till 2040 jämfört med 2020 och på 53 % fram till 2040 jämfört med 2017.*

Ändring 6
Förslag till direktiv
Skäl 3

Kommissionens förslag

Ändring

- (3) Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd antog den första utgåvan av internationella standarder och rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) (bilaga 16, volym IV till Chicagokonventionen) vid det tionde sammanträdet inom ramen för dess 214:e möte den 27 juni 2018. Unionen och dess medlemsstater **fortsätter att stödja och är fast beslutna att genomföra** Corsia från och med inledningen av pilotfasen 2021–2023 ⁽¹³⁾.

- (3) Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd antog den första utgåvan av internationella standarder och rekommenderad praxis på miljöskyddsområdet – Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) (bilaga 16, volym IV till Chicagokonventionen) vid det tionde sammanträdet inom ramen för dess 214:e möte den 27 juni 2018. Unionen och dess medlemsstater **tillämpar** Corsia från och med inledningen av pilotfasen 2021–2023 ⁽¹³⁾.

⁽¹³⁾ Rådets beslut (EU) 2020/954 av den 25 juni 2020 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen när det gäller meddelandet av frivilligt deltagande i systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp inom internationell luftfart (Corsia) från och med den 1 januari 2021 och av det alternativ som valts för beräkning av flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023 (EUT L 212, 3.7.2020, s. 14).

⁽¹³⁾ Rådets beslut (EU) 2020/954 av den 25 juni 2020 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen när det gäller meddelandet av frivilligt deltagande i systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp inom internationell luftfart (Corsia) från och med den 1 januari 2021 och av det alternativ som valts för beräkning av flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023 (EUT L 212, 3.7.2020, s. 14).

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 7
Förslag till direktiv
Skäl 6

Kommissionens förslag

- (6) Unionen åtog sig att minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030 i unionens och dess medlemsstaters uppdaterade nationellt fastställda **minskningsåtagande** som överlämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020 ⁽¹⁶⁾.

⁽¹⁶⁾ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

Ändring

- (6) Unionen åtog sig att minska sina nettoutsläpp av växthusgaser i hela ekonomin med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030 i unionens och dess medlemsstaters uppdaterade nationellt fastställda **minskningsbidrag** som överlämnades till UNFCCC:s sekretariat den 17 december 2020 ⁽¹⁶⁾.

⁽¹⁶⁾ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

Ändring 8
Förslag till direktiv
Skäl 7

Kommissionens förslag

- (7) Unionen har i lagstiftning fastställt målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 ⁽¹⁷⁾. I den förordningen fastställs också ett bindande unionsåtagande för inhemsk minskning av nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % under 1990 års nivåer senast 2030.

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

Ändring

- (7) Unionen har i lagstiftning fastställt målet om klimatneutralitet i hela ekonomin senast 2050 **och strävan att uppnå negativa utsläpp därefter i enlighet med artikel 2.1** i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 ⁽¹⁷⁾. I **artikel 4.1 i** den förordningen fastställs också ett bindande unionsåtagande för inhemsk minskning av nettoutsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % under 1990 års nivåer senast 2030.

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 9
Förslag till direktiv
Skäl 8

Kommissionens förslag

- (8) Syftet med denna ändring av direktiv 2003/87/EG är att för luftfart genomföra dels unionens åtaganden i enlighet med Parisavtalet, dels regelverket för att uppnå unionens bindande klimatmål för 2030 om en inhemsk minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030 **enligt** förordning (EU) 2021/...

Ändring

- (8) Syftet med denna ändring av direktiv 2003/87/EG är att för luftfart genomföra dels unionens åtaganden i enlighet med Parisavtalet, dels regelverket för att uppnå unionens bindande klimatmål för 2030 om en inhemsk minskning av nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer senast 2030 **samt att uppnå klimatneutralitet senast 2050 i enlighet med** förordning (EU) 2021/1119.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 10
Förslag till direktiv
Skäl 8a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (8a) Utöver koldioxid påverkar luftfarten klimatet genom icke-koldioxidrelaterade utsläpp av ämnen såsom vattenånga, kväveoxider, svaveldioxid och sotpartiklar och genom atmosfäriska processer som orsakas av sådana utsläpp, till exempel ozonbildning och cirrusmolnbildning genom kondensstrimmor. Klimatpåverkan av sådana icke-koldioxidrelaterade utsläpp beror på vilken typ av bränsle och motorer som används, platsen för utsläppen, särskilt flygplanets marschhöjd och position i fråga om latitud och longitud, samt tidpunkten för utsläppen och väderförhållandena vid detta tillfälle. Genom kommissionens konsekvensbedömning från 2006 om införande av luftfart i EU:s system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser erkändes i direktiv 2008/101/EG att luftfarten påverkar det globala klimatet genom icke-koldioxidrelaterade utsläpp. I artikel 30.4 i direktiv 2003/87/EG, ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410, ålades kommissionen att före den 1 januari 2020 lägga fram en uppdaterad analys av luftfartens icke-koldioxidrelaterade påverkan, om lämpligt åtföljd av ett förslag om hur denna påverkan kan hanteras på bästa sätt. För att uppfylla detta krav gjorde Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) en uppdaterad analys av luftfartens icke-koldioxidrelaterade påverkan på klimatförändringarna och offentliggjorde sin studie den 23 november 2020. Resultaten av studien bekräftade de tidigare uppskattningarna, nämligen att luftfartsverksamhetens icke-koldioxidrelaterade klimatpåverkan sammanlagt är minst lika betydande som påverkan av enbart koldioxid.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 11
Förslag till direktiv
Skäl 8b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (8b) Det framgår av resultaten av Easas studie av den 23 november 2020 att luftfartens icke-koldioxidrelaterade utsläpp, i linje med försiktighetsprincipen, inte längre kan ignoreras. Det behövs lagstiftningsåtgärder på unionsnivå för att uppnå utsläppsminskningar i linje med Parisavtalet. Kommissionen bör därför inrätta ett system för övervakning, rapportering och verifiering av luftfartens icke-koldioxidrelaterade utsläpp. Utifrån resultaten av detta system bör kommissionen senast den 31 december 2026, på grundval av en konsekvensbedömning, lägga fram ett lagstiftningsförslag med begränsningsåtgärder för icke-koldioxidrelaterade utsläpp genom att utvidga utsläppshandelssystemets tillämpningsområde till att omfatta sådana utsläpp. Fram till dess att ett lagstiftningsförslag antas som utvidgar detta direktivs tillämpningsområde till icke-koldioxidrelaterade utsläpp bör emissionsfaktorn för koldioxid för utsläpp från luftfartsverksamhet multipliceras med 1,8 från den 31 december 2027, med 1,9 från den 31 december 2028 och med 2,0 från den 31 december 2029 för att beakta luftfartens icke-koldioxidrelaterade utsläpp. Multiplikatorn bör inte överstiga 2,0.

Ändring 12
Förslag till direktiv
Skäl 9

Kommissionens förslag

Ändring

- (9) Luftfarten bör bidra till de insatser för utsläppsminskning som krävs för unionens **klimate mål för 2030**. Därför bör det totala antalet utsläppsrätter för luftfart konsolideras och omfattas av den linjära minskningsfaktorn.
- (9) Luftfarten bör bidra till de insatser för utsläppsminskning som krävs för unionens **mål enligt artikel 1.2 i förordning (EU) 2021/1119 samt Parisavtalet**. Därför bör det totala antalet utsläppsrätter för luftfart konsolideras och omfattas av den linjära minskningsfaktorn.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 13
Förslag till direktiv
Skäl 10

Kommissionens förslag

- (10) För att förverkliga de höjda klimatambitionerna kommer det att krävas att så många resurser som möjligt kanaliseras till klimatomställningen. Därför bör alla auktionsintäkter som inte tillskrivs unionens budget användas för klimatrelaterade ändamål.

Ändring

- (10) För att förverkliga de höjda klimatambitionerna kommer det att krävas att så många resurser som möjligt kanaliseras till klimatomställningen, **som också bör ingå i en rättvis omställning**. Därför bör alla auktionsintäkter som inte tillskrivs unionens budget användas för klimatrelaterade ändamål. **En ökning av auktionsintäkterna planeras inom luftfartssektorn på grund av utfasningen av gratis utsläppsätter och tillämpningen av EU:s utsläppshandelssystem på flygningar från EES till tredjeländer. En del av intäkterna från auktioneringen av utsläppsätter för luftfart bör tilldelas luftfartssektorn genom klimatinvesteringsfonden för att stödja innovationer som minskar luftfartssektorns klimat- och miljöpåverkan. 15 % av intäkterna från auktionering av utsläppsätter för utsläpp från flygningar som avgår från EES bör tilldelas UNFCCC:s klimatifonder för att främja internationella åtgärder som begränsar klimatförändringarnas inverkan på de mest utsatta samhällena. De återstående intäkterna bör användas av medlemsstaterna för åtgärder i enlighet med artikel 10.3, särskilt åtgärder som stöder den sociala dialogen och en rättvis omställning, fasar ut fossila bränslen i transportsystemet och stöder långdistansalternativ till luftfart som har lägre klimatpåverkan.**

Ändring 14
Förslag till direktiv
Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (10a) **Luftfartssektorns omställning till hållbar luftfart bör ta hänsyn till sektorns sociala dimension och konkurrenskraft för att säkerställa att denna omställning blir socialt rättvis och ger arbetstagare utbildning, omskolning och kompetensutveckling. Kommissionen bör lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv och dess inverkan på den inre marknaden när det gäller luftfartssektorn, med särskilt fokus på de sociala konsekvenserna.**

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 15
Förslag till direktiv
Skäl 10b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (10b) Flygningar på sträckor om högst 1 000 kilometer står för 6–9 % av luftfartens totala koldioxidutsläpp. I avvaktan på tekniska genombrott och tillgång på utsläppsfria flygbränslen och flygplan bör åtgärder införas för att främja en trafikomställning till alternativa, mer hållbara transportsätt, särskilt för det flygsegment som omfattar regionala flygningar och det lägre spannet av kortdistansflygningar, dvs. flygningar på sträckor kortare än 1 000 kilometer.

Ändring 16
Förslag till direktiv
Skäl 11

Kommissionens förslag

Ändring

- (11) I enlighet med artikel 28b.3 i direktiv 2003/87/EG ska unionen bedöma Icaos Corsia-system och genomföra det på lämpligt sätt, och på ett sätt som är förenligt med unionens åtagande om utsläppsminskningar i hela ekonomin till 2030.
- (11) I enlighet med artikel 28b.3 i direktiv 2003/87/EG ska unionen bedöma Icaos Corsia-system och genomföra det på lämpligt sätt, och på ett sätt som är förenligt med unionens åtagande om utsläppsminskningar i hela ekonomin till 2030 **i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 och Parisavtalet.**

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 17
Förslag till direktiv
Skäl 11a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (11a) EU:s utsläppshandelssystem har visat sig vara ett effektivt verktyg för att minska utsläppen genom en på förhand fastställd bana och därigenom samtidigt ge incitament till innovation och föregångare inom effektiva utsläppsminskningar, medan Corsia är en mekanism som hanterar utsläppen genom kompensationer. När det gäller effektiviteten har kommissionens bedömning "ICAO's global market-based measure (CORSIA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive" visat att Corsias ambitionsnivå för den internationella luftfartssektorn inte är i linje med den globala ambitionsnivå som krävs för att hålla sig inom Parisavtalets temperaturmål. För att säkerställa ambitiösa minskningar av växthusgasutsläppen inom luftfartssektorn i linje med Parisavtalet, och för att bidra till lika villkor internationellt och samtidigt säkerställa likabehandling på rutten, bör EU:s utsläppshandelssystem från och med den 30 april [efter ikraftträdandet av detta direktiv + 1] tillämpas på alla avgående flygningar från en flygplats belägen inom EES. Unionen står fast vid sitt engagemang för Corsia-systemet. För att beakta unionens engagemang för, och samtidiga deltagande i, Corsia bör det ekonomiska värdet av utgifter för reduktionsenheter som används inom ramen för Corsia vid flygningar från EES till tredjeländer som tillämpar Corsia kunna dras av från de ekonomiska skyldigheterna enligt EU:s utsläppshandelssystem.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 18
Förslag till direktiv
Skäl 12

Kommissionens förslag

- (12) Det totala antalet utsläppsrätter för luftfart bör konsolideras på tilldelningsnivån för flygningar som **avgår från en flygplats belägen i EES och ankommer till en flygplats belägen i EES, Schweiz eller Förenade kungariket**. Tilldelningen för 2024 bör baseras på den totala tilldelningen till aktiva luftfartygsoperatörer år 2023, minskad med den linjära minskningsfaktor som anges i artikel 9 i direktiv 2003/87/EG. Tilldelningsnivån bör höjas för att ta hänsyn till de flyglinjer som inte omfattades av EU:s utsläppshandelssystem under 2023 men som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem från och med år 2024.

Ändring

- (12) Det totala antalet utsläppsrätter för luftfart bör konsolideras på tilldelningsnivån för flygningar som **omfattas i enlighet med detta direktiv**. Tilldelningen för 2024 bör baseras på den totala tilldelningen till aktiva luftfartygsoperatörer år 2023, minskad med den linjära minskningsfaktor som anges i artikel 9 i direktiv 2003/87/EG. Tilldelningsnivån bör höjas för att ta hänsyn till de flyglinjer som inte omfattades av EU:s utsläppshandelssystem under 2023 men som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem från och med år 2024.

Ändring 19
Förslag till direktiv
Skäl 13

Kommissionens förslag

- (13) Ökad auktionering från och med året efter det att denna ändring av direktiv 2003/87/EG trätt i kraft bör vara regel för tilldelning av utsläppsrätter inom luftfartssektorn, med beaktande av sektorns förmåga att föra vidare den ökade koldioxidkostnaden.

Ändring

- (13) Ökad auktionering från och med året efter det att denna ändring av direktiv 2003/87/EG trätt i kraft bör vara regel för tilldelning av utsläppsrätter inom luftfartssektorn **och leda till en utfasning av gratis tilldelning senast 2025**, med beaktande av sektorns förmåga att föra vidare den ökade koldioxidkostnaden.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 20
Förslag till direktiv
Skäl 13b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (13b) Direktivet om EU:s utsläppshandelssystem bör bidra till att stimulera utfasningen av fossila bränslen inom luftfarten. Omställningen från användning av fossila bränslen till ökad användning av hållbara flygbränslen, särskilt syntetiska flygbränslen, skulle spela en roll i uppnåendet av en sådan utfasning. Med tanke på den omfattande konkurrensen mellan luftfartygsoperatörer, utvecklingen av EU:s marknad för hållbara flygbränslen och den stora prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och hållbara flygbränslen bör omställningen dock stödjas genom incitament för dem som går före. Under perioden 1 januari 2024–31 december 2029 bör utsläppsrätter därför tilldelas på samma sätt som ett differenskontrakt som täcker den återstående prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och hållbara flygbränslen för enskilda luftfartygsoperatörer, i proportion till mängden hållbara flygbränslen som används och rapporteras enligt förordning xxxx/xxxx [ReFuelEU-förordningen] ^(1a), i syfte att skapa incitament för dem som går före och stödja inrättandet av en unionsmarknad för hållbara flygbränslen. 20 miljoner utsläppsrätter bör avsättas under perioden 1 januari 2024–31 december 2029, och ytterligare 20 miljoner utsläppsrätter bör avsättas för samma tidsperiod när flygningar som avgår från EES till tredjeländer ingår i tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem. Dessa utsläppsrätter bör tas från poolen av totala tillgängliga utsläppsrätter och bör endast användas för flygningar som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem och på ett icke-diskriminerande sätt. Kommissionen bör säkerställa att 70 % av dessa utsläppsrätter tilldelas specifikt för användning av syntetiska flygbränslen, med prioritering av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. Kommissionen bör på lämpligt sätt beakta koldioxidutsläppen från fossila bränslen och bör klassificera förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som bränslen som inte genererar utsläpp för de luftfartygsoperatörer som använder dem. Efter en utvärdering och en konsekvensbedömning kan kommissionen besluta att lägga fram ett lagstiftningsförslag om tilldelning av en bestämd och tidsbegränsad mängd utsläppsrätter, som inte bör sträcka sig längre än till den 31 december 2034.

^(1a) [Infoga hänvisning till ReFuelEU-förordningen].

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 21
Förslag till direktiv
Skäl 14

Kommissionens förslag

- (14) Direktiv 2003/87/EG bör också ändras när det gäller enheter godtagbara för efterlevnad, för att ta hänsyn till de kvalifikationskriterier för enheter som Icao-rådet antog vid sitt 216:e möte i mars 2019 som en väsentlig del av Corsia. Flygbolag som är baserade i unionen bör kunna använda internationella reduktionsenheter för att uppfylla kraven för flygningar till eller från tredjeländer som anses delta i Corsia. För att säkerställa att unionens genomförande av Corsia stöder Parisavtalets mål och ger incitament till ett brett deltagande i Corsia bör reduktionsenheterna härröra från stater som är parter i Parisavtalet och som deltar i Corsia, och dubbelräkning av reduktionsenheter bör undvikas.

Ändring

- (14) Direktiv 2003/87/EG bör också ändras när det gäller enheter godtagbara för efterlevnad, för att ta hänsyn till de kvalifikationskriterier för enheter som Icao-rådet antog vid sitt 216:e möte i mars 2019 som en väsentlig del av Corsia. Flygbolag som är baserade i unionen bör kunna använda internationella reduktionsenheter för att uppfylla kraven **i Corsia** för flygningar till eller från tredjeländer som anses delta i Corsia. För att säkerställa att unionens genomförande av Corsia stöder Parisavtalets mål och ger incitament till ett brett deltagande i Corsia bör reduktionsenheterna härröra från stater som är parter i Parisavtalet och som deltar i Corsia, och dubbelräkning av reduktionsenheter bör undvikas. **Alla avvikelser från referensvärdet för Corsia, som utgår från 2019–2020, med ett tidsbegränsat undantag för åren 2021–2023, bör betraktas som bristande efterlevnad vid tillämpningen av detta direktiv.**

Ändring 22
Förslag till direktiv
Skäl 15

Kommissionens förslag

- (15) För att säkerställa enhetliga villkor för användningen av internationella reduktionsenheter i enlighet med artikel 11a i direktiv 2003/87/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att anta en förteckning över de reduktionsenheter som Icao-rådet har ansett vara godtagbara för användning för Corsia-uppfyllelse och som uppfyller ovannämnda kvalifikationsvillkor. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁸⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Ändring

- (15) För att säkerställa enhetliga villkor för användningen av internationella reduktionsenheter i enlighet med artikel 11a i direktiv 2003/87/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att anta en förteckning över de reduktionsenheter som Icao-rådet har ansett vara godtagbara för användning för Corsia-uppfyllelse och som uppfyller ovannämnda kvalifikationsvillkor. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽¹⁸⁾. **För att säkerställa transparenta uppgifter bör luftfartygsoperatörer dessutom på ett användarvänligt sätt rapportera sina utsläpp och kompensationer enligt artikel 14.3a i detta direktiv.**

⁽¹⁸⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 23
Förslag till direktiv
Skäl 17a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (17a) *Vid Icaos kommande treårsmöte, som är planerat till september 2022, bör medlemsstaterna göra sitt yttersta för att nå en överenskommelse med sina motparter om en gradvis årlig minskning av det fastställda referensvärdet 2019–2020 för perioden efter 2023, så att man säkerställer en stegvis anpassning till den linjära faktor som tillämpas inom EU:s utsläppshandelssystem, även efter 2035, på ett sätt som överensstämmer med unionens mål om klimatneutralitet senast 2050.*

Ändring 24
Förslag till direktiv
Skäl 18

Kommissionens förslag

Ändring

- (18) För att säkerställa enhetliga villkor för förteckning av länder som anses tillämpa Corsia vid tillämpning av direktiv 2003/87/EG i enlighet med artikel 25a.3 i det direktivet, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att anta och upprätthålla förteckningen över andra stater än EES-länder, Schweiz och Förenade kungariket som anses delta i Corsia vid tillämpningen av unionsrätten. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011.

- (18) För att säkerställa enhetliga villkor för förteckning av länder som anses tillämpa Corsia vid tillämpning av direktiv 2003/87/EG i enlighet med artikel 25a.3 i det direktivet, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att anta och upprätthålla förteckningen över andra stater än EES-länder, Schweiz och Förenade kungariket som anses delta i Corsia vid tillämpningen av unionsrätten. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011. **På grundval av informationen i den förteckningen och för att öka transparensen, ansvarsskyldigheten och informationstillgången på ett användarvänligt sätt bör kommissionen offentliggöra en förteckning över luftfartygsoperatörer som inte anses tillämpa Corsia för flygningar till och från tredjeländer.**

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 25
Förslag till direktiv
Skäl 19

Kommissionens förslag

- (19) *Avsikten är att genomförande och verkställande av Corsia för luftfartygsoperatörer som är baserade utanför unionen ska ske uteslutande i dessa luftfartygsoperatörers hemland. Genomförandet av Corsia för andra flygningar än flygningar som avgår från en flygplats belägen i EES och ankommer till en flygplats belägen i EES, Schweiz eller Förenade kungariket innebär därför att luftfartygsoperatörer som är baserade utanför unionen undantas från skyldigheterna enligt EU:s utsläppshandelssystem för dessa flygningar.*

Ändring

- (19) *För att säkerställa att utsläpp inte räknas dubbelt, och för att ta vederbörlig hänsyn till Corsias krav på kompensation över ett referensvärde som fastställts till 2019 års nivå för åren 2021–2023 och till genomsnittsnivån 2019–2020 för de följande åren, bör luftfartygsoperatörer kunna dra av det ekonomiska värdet av utgifter för reduktionsenheter som de använt inom ramen för Corsia vid flygningar som omfattas enligt detta direktiv.*

Ändring 26
Förslag till direktiv
Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (20a) *För att säkerställa att Corsia leder till ett enda globalt kompensationssystem för hantering av koldioxidutsläpp från luftfarten inför den andra och obligatoriska fasen av Icao-systemet 2027 har unionen konsekvent argumenterat för robusta genomförandebestämmelser och robust styrning samt adekvat deltagande i Corsias frivilliga och obligatoriska faser. Om kommissionen fastställer att Corsia är en otillräcklig åtgärd för att uppnå unionens klimatrelaterade mål och åtaganden enligt Parisavtalet bör kommissionen lägga fram ett lagstiftningsförslag för att häva det tillfälliga undantaget för flygningar som ankommer till en flygplats belägen i EES.*

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 27
Förslag till direktiv
Skäl 20b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(20b) *Unionen bör göra sitt yttersta för att skärpa Corsias bestämmelser och stödja antagandet av ett långsiktigt mål för att minska de globala utsläppen från luftfarten, under samtidigt bevarande av unionens befogenhet avseende direktiv 2003/87/EG, såsom bekräftats av Europeiska unionens domstol ^(1a).*

^(1a) *Dom av den 21 december 2011, Air Transport Association of America m.fl. mot Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, EU:C:2011:864.*

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 28
Förslag till direktiv
Skäl 20c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (20c) *Det är angeläget att säkerställa transparenta uppgifter och viktigt att Corsias verkställbarhet och allmänhetens tillgång till information med anknytning till Corsia förbättras. Luftfartygsoperatörer bör därför på ett användarvänligt sätt rapportera sina utsläpp och kompensationer i bedömningsprocessen avseende Corsias inverkan på den globala minskningen av koldioxidutsläppen och dess roll i uppnåendet av målen i Parisavtalet.*

Ändring 29
Förslag till direktiv
Skäl 21

Kommissionens förslag

Ändring

- (21) *Flygningar till och från de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling, enligt FN:s definition, som inte genomför Corsia, med undantag för de stater vars BNP per capita är lika med eller överstiger unionsgenomsnittet, bör undantas från skyldigheterna enligt EU:s utsläppshandelssystem eller Corsia utan slutdatum för undantaget.*

utgår

Ändring ar 63 och 79
Förslag till direktiv
Skäl 25

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

- (25) Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt att främja tillgängligheten för unionens yttersta randområden. Därför bör ett undantag från EU:s utsläppshandelssystem föreskrivas för utsläpp från flygningar mellan en flygplats belägen i ett av de yttersta randområdena i en medlemsstat och en flygplats belägen i samma **medlemsstat**.

- (25) Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt att främja tillgängligheten för unionens yttersta randområden. Därför bör ett undantag från EU:s utsläppshandelssystem föreskrivas för utsläpp från flygningar mellan en flygplats belägen i ett av de yttersta randområdena i en medlemsstat och en flygplats belägen i **en annan region i EES och flygningar mellan två flygplatser belägna inom samma yttersta randområde**.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 31
Förslag till direktiv
Skäl 26a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (26a) En del av intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter för luftfart samt intäkterna från straffavgifter som betalas av luftfartygsoperatörer i enlighet med artikel 16 i direktiv 2003/87/EG bör anslås till klimatinvesteringsfonden för att stödja innovation inom luftfartssektorn som syftar till att begränsa klimatförändringarna. Detta gäller särskilt projekt för utveckling, spridning och tillämpning av ny teknik och design som syftar till att minska de totala utsläppen av växthusgaser från luftfartssektorn, särskilt på området hållbara flygbränslen, samt design som syftar till att minska luftfartssektorns klimatpåverkan, särskilt innovation inom drift, flygteknik och flygplansskrov, banbrytande motorinnovation, flygplatsinfrastruktur och elflygplan.

Ändring 32
Förslag till direktiv
Skäl 26b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (26b) Klimatinvesteringsfonden bör stödja forskning om och utveckling och spridning av lösningar för utfasning av fossila bränslen, inbegripet utsläppsfri teknik, och minska luftfartens klimat- och miljöpåverkan. Den bör särskilt hantera konsekvenserna av icke-koldioxidrelaterade utsläpp genom spridning av övervaknings- och rapporteringsteknik och förbättrade operativa lösningar.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 33
Förslag till direktiv
Skäl 26c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (26c) *Med tanke på de ökande koldioxidkostnaderna till följd av fullständig auktionering av utsläppsrätter inom luftfartssektorn kan det uppstå en ekonomisk nackdel för luftfartygsoperatörer som använder navflygplatser inom unionen jämfört med dem som använder navflygplatser utanför unionen. Eftersom flygningar till navflygplatser i tredjeländer för närvarande inte omfattas av EU:s utsläppshandelssystem kan det finnas en fördel för operatörer av matarflyg till flygningar utanför unionen, där mindre stränga åtgärder för att minska utsläppen tillämpas. Detta skulle kunna leda till att verksamhet flyttar till dessa navflygplatser och därmed till att utsläppen ökar, vilket i slutändan skulle ha negativa effekter på den globala uppvärmningen. En utvidgning av tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem till flygningar från och till flygplatser utanför EES, Schweiz och Förenade kungariket skulle leda till rättvisare konkurrens och effektivare minskning av växthusgasutsläppen.*

Ändring 34
Förslag till direktiv
Skäl 27a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- (27a) *Kommissionen bör överväga eventuella ändringar av direktiv 2003/87/EG med avseende på en förenkling av regelverket. Kommissionen och medlemsstaternas myndigheter bör kontinuerligt anpassa sig till bästa praxis för administrativa förfaranden och vidta alla åtgärder för att förenkla tillämpningen av direktiv 2003/87/EG och begränsa den administrativa bördan till ett minimum.*

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 35**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 1 – led - 1 (nytt)**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3 – led ua (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(-1) I artikel 3 ska följande led läggas till:

”(ua) luftfartens icke-koldioxidrelaterade utsläpp: utsläpp av kväveoxider (NO_x), sotpartiklar, oxiderade svavelarter och vattenånga från ett luftfartyg som bedriver sådan luftfartsverksamhet som anges i bilaga I.”

Ändring 36**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 1 – led b**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3c – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5a. 20 miljoner av det totala antal utsläppsrätter som avses i punkt 5 i denna artikel för perioden 1 januari 2024–31 december 2029 ska avsättas för tilldelning på samma sätt som ett differenskontrakt som täcker den återstående pris-skillnaden mellan fossilt flygfotogen och hållbara flygbränslen för luftfartygsoperatörer som ökar sin användning av hållbara flygbränslen, med prioritering av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, med utgångspunkt i eller bortom de inblandningskrav som avses i bilaga I till förordning ... [ReFuelEU-förordningen] (*) och i prisutvecklingen för dessa bränslen. 70 % av dessa utsläppsrätter ska tilldelas specifikt för att öka användningen av syntetiska flygbränslen, med prioritering av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. Dessutom ska 20 miljoner utsläppsrätter av det extra antal utsläppsrätter som utfärdas på grund av inbegripandet av utsläpp från flygningar som avgår från en flygplats belägen i EES till tredjeländer i enlighet med artikel 3ea avsättas för tilldelning på samma sätt som ett differenskontrakt för perioden till och med den 31 december 2029.

(*) [Infoga hänvisning till FuelEU Maritime-förordningen].

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 37**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 1 – led b**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3c – punkt 5b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5b. Det totala antal utsläppsrätter som avses i punkt 5a ska tilldelas på samma sätt som ett differenskontrakt som täcker den återstående prisskillnaden mellan fossilt flygfotogen och hållbara flygbränslen för ökad användning av hållbara flygbränslen, med prioritering av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, på ett icke-diskriminerande sätt, enligt vad som rapporterats till Europeiska byrån för luftfartssäkerhet enligt artiklarna 7, 8 och 9 i förordning (EU) ... [ReFuelEU-förordningen] (*).

Varje luftfartygsoperatör får ansöka om tilldelning av utsläppsrätter för flygningar som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem från och med den 1 januari 2024 till och med den 31 december 2029 baserat på luftfartygsoperatörens ökade användning av de bränslen som avses i punkt 5a.

Antalet utsläppsrätter ska stå i proportion till de totala växthusgasutsläpp som sparas utifrån behandlingen av dessa bränslen enligt direktiv (EU) 2018/2001 och de genomförandeakter som avses i artikel 14.1 i det här direktivet.

Kommissionen ska säkerställa att utsläpp från förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung med användning av vätgas från förnybara källor räknas som utsläppsfria för de luftfartygsoperatörer som använder dem fram till dess att den delegerade akt som avses i artikel 14.1 har antagits.

Kommissionen ska årligen offentliggöra uppgifter om kostnadsskillnaden mellan flygfotogen och hållbara flygbränslen. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv med avseende på de närmare bestämmelserna för tilldelning av utsläppsrätter för luftfarten för ökad användning av hållbara flygbränslen genom att täcka prisskillnaden per ton koldioxid som sparas genom användning av dessa bränslen i stället för flygfotogen.

Onsdagen, 8 juni 2022

Kommissionens förslag

Ändring

Från och med den 31 december 2028 ska kommissionen göra en årlig utvärdering av tillämpningen av denna punkt och i god tid lägga fram resultaten för Europaparlamentet och rådet. På grundval av denna utvärdering och efter en konsekvensbedömning får kommissionen vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag om tilldelning av en bestämd och tidsbegränsad mängd utsläppsätter till och med den 31 december 2034 för luftfartygsoperatörer som ökar sin användning av de hållbara flygbränslen som avses i artikel 3c.5a.

(*) [Infoga hänvisning till FuelEU Maritime-förordningen].

Ändring av 65 och 80

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1 – led b

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3c – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Genom undantag från artiklarna 12.2a, 14.3 och 16 ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de bestämmelserna som uppfyllda och ska inte vidta några åtgärder mot luftfartygsoperatörer med avseende på utsläpp som sker fram till 2030 från flygningar mellan en flygplats belägen i ett av de yttersta randområdena i en medlemsstat och en flygplats belägen i **samma medlemsstat utanför det yttersta randområdet**.”

Ändringsförslag

7. Genom undantag från artiklarna 12.2a, 14.3 och 16 ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de bestämmelserna som uppfyllda och ska inte vidta några åtgärder mot luftfartygsoperatörer med avseende på utsläpp som sker fram till 2030 från flygningar mellan en flygplats belägen i ett av de yttersta randområdena i en medlemsstat och en flygplats belägen i **en annan region i EES och flygningar mellan två flygplatser belägna inom samma yttersta randområde**.”

Ändring 39

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2 – led a

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3d – punkt 1

Kommissionens förslag

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

Ändring

”1. Under 2024 ska **50 %** av den kvantitet utsläppsätter som skulle ha tilldelats gratis enligt vad som offentliggjorts i enlighet med artikel 3c auktioneras ut.”

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 40**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 2 – led b**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3d – punkt 1a

Kommissionens förslag

1a. Under 2025 ska 50 % av den kvantitet utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis under det året, beräknat utifrån offentliggörandet i enlighet med artikel 3c, auktioneras ut.

Ändring

utgår

Ändring 41**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 2 – led b**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3d – punkt 1b

Kommissionens förslag

1b. Under 2026 ska 75 % av den kvantitet utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis under det året, beräknat utifrån offentliggörandet i enlighet med artikel 3c, auktioneras ut.

Ändring

utgår

Ändring 42**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 2 – led b**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3d – punkt 1c

Kommissionens förslag

1c. Från och med den 1 januari **2027** ska hela den kvantitet utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis under det året auktioneras ut.

Ändring

1c. Från och med den 1 januari **2025** ska hela den kvantitet utsläppsrätter som skulle ha tilldelats gratis under det året auktioneras ut, **utom den kvantitet utsläppsrätter som avses i artikel 3c.5a.**

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 43**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 2 – led d**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3d – punkt 3

Kommissionens förslag

3. "Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv med närmare bestämmelser för medlemsstaternas auktionering av utsläppsrätter för luftfart i enlighet med punkterna 1, 1a, 1b, 1c och 1d i denna artikel, inbegripet villkoren för överföring av en del av intäkterna från sådan auktionering till unionens allmänna budget."

Ändring

3. "Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv med närmare bestämmelser för medlemsstaternas auktionering av utsläppsrätter för luftfart i enlighet med punkterna 1, 1a, 1b, 1c och 1d i denna artikel, inbegripet villkoren för överföring av en del av intäkterna från sådan auktionering till unionens allmänna budget **i enlighet med beslut (EU, Euratom) 2020/2053**."

Ändring 44**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 2 – led e**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3d – punkt 4

Kommissionens förslag

4. **Medlemsstaterna ska besluta om hur** intäkter från auktioneringen av utsläppsrätter som omfattas av detta kapitel **ska användas**, med undantag för intäkter som fastställts såsom egna medel i enlighet med artikel 311.3 i fördraget och som tagits upp i unionens allmänna budget. Medlemsstaterna ska använda intäkterna från auktioneringen av utsläppsrätter i enlighet med artikel 10.3.

Ändring

4. Intäkter från auktioneringen av utsläppsrätter **för luftfarten** som omfattas av detta kapitel, med undantag för intäkter som fastställts såsom egna medel i enlighet med artikel 311.3 i fördraget och som tagits upp i unionens allmänna budget, **ska användas på följande sätt:**

a) 75 % ska användas till stöd för innovation och ny teknik, bland annat spridning av lösningar för utfasning av fossila bränslen inom luftfartssektorn genom klimatinvesteringsfonden i enlighet med artikel 10a.8.

b) 15 % av intäkterna från **de avgående flygningar som avses i artikel 3ea ska användas som bidrag till UNFCCC:s klimatfonder, särskilt den gröna klimatfonden och anpassningsfonden, till förmån för internationella åtgärder för att begränsa klimatförändringarnas påverkan på de mest utsatta samhällena.**

Onsdagen, 8 juni 2022

Kommissionens förslag

Ändring

- c) Återstående intäkter ska användas såsom medlemsstaterna beslutar i överensstämmelse med artikel 10.3, bland annat för projekt som syftar till att säkerställa en rättvis omställning inom luftfartssektorn, i synnerhet stöd till social dialog mellan berörda parter inom luftfartssektorn, samt till utbildning, omskolning och kompetensutveckling för arbetstagare.

Ändring 45

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3a (nytt)

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 3ea (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(3a) Följande artikel ska införas:

”Artikel 3ea

Luftfartsverksamhet som involverar tredjeländer

1. Från och med den 30 april [det år då detta direktiv träder i kraft + 1] ska luftfartygsoperatörer överlämna utsläppsrätter för utsläpp från flygningar som avgår från en flygplats belägen i EES.

2. Från och med [det år då detta direktiv träder i kraft] ska det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas för luftfart ökas med de mängder tilldelningar för de ytterligare avgående flygningarna enligt punkt 1 som skulle ha genomförts om de hade omfattats av EU:s utsläppshandelssystem det året. Den linjära minskningsfaktor som fastställs i artikel 9 ska tillämpas.

3. För att ta vederbörlig hänsyn till Corsias krav på kompensation över ett referensvärde som fastställts till 2019 års nivå för åren 2021–2023 och till genomsnittsnivån 2019–2020 för 2024 och framåt ska luftfartygsoperatörer kunna dra av det ekonomiska värdet av sina utgifter för reduktionsenheter som använts för efterlevnad av Corsia vid flygningar från EES till tredjeländer som förtecknas i den genomförandeakt som antas i enlighet med artikel 25a.3.

Onsdagen, 8 juni 2022

Kommissionens förslag

Ändring

Luftfartygsoperatörer ska varje år offentliggöra information om Corsia-kompensationer som betalats föregående år för varje rutt och informera kommissionen om sådana kompensationer om de har för avsikt att begära en minskning i fråga om kraven på överlämnande. Kommissionen ska fastställa det ekonomiska värdet av de kompensationer som kan dras av från kravet på överlämnande av utsläppsrätter för varje rutt enligt EU:s utsläppshandelssystem. Kommissionen ska anta delegerade akter enligt artikel 23 för att komplettera detta direktiv genom att fastställa metoden och mekanismen för sådana avdrag. I detta syfte ska kommissionen betrakta priset på utsläppsrätter inom EU:s utsläppshandelssystem som lika med genomsnittspriset under respektive fullgörandeår.

Om kommissionen har fastställt en differens mellan verifierade utsläpp och överlämnade utsläppsrätter för ett visst år, ska motsvarande kvantitet utsläppsrätter annulleras.

4. Senast den 31 december 2027 ska kommissionen i enlighet med artikel 28b i detta direktiv lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om deltagandet i Corsia av Icaos avtalsslutande stater och om Corsias övergripande ambition och miljönytta. På grundval av resultaten av rapporten ska kommissionen vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag för att upphäva det tillfälliga undantaget för flygningar till en flygplats belägen i EES.”.

Ändring 46

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4a (nytt)

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 10a – punkt 8 – stycke 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(4a) I artikel 10a.8 ska följande stycke läggas till efter andra stycket:

Intäkter från auktionering av utsläppsrätter för luftfartsverksamhet, och från straffavgifter enligt artikel 16.3, som tilldelas klimatinvesteringsfonden ska göras tillgängliga för luftfartsprojekt för att stödja ny utveckling och innovation, spridning av lösningar för utfasning av fossila bränslen och utveckling av stödmekanismer och för att skapa nödvändig infrastruktur som minskar den totala klimatpåverkan, inklusive icke-koldioxidrelaterad, särskilt genom

Onsdagen, 8 juni 2022

Kommissionens förslag

Ändring

- a) spridning av hållbara flygbränslen, med prioritering av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung från förnybar vätgas och direkt avskiljning av koldioxid från luft, bland annat genom differenskontrakt som syftar till att överbrygga prisskillnaden mellan utsläppsfria bränslen och konventionella bränslen och minska kostnaden för leverans av hållbara flygbränslen till flygplatser i unionen,
- b) grundläggande förbättring av operativa lösningar för flygteknik och flygplansskrov för att begränsa koldioxidutsläpp och andra utsläpp,
- c) spridning av banbrytande motorinnovation och av ny framdrivningsteknik som bidrar till att minska utsläppen inom luftfarten, såsom batteriteknik och turboelektrisk teknik, liksom vätgasförbränning i turbiner och bränsleceller som driver elmotorer, elflygplan och tillhörande flygplatsinfrastruktur,
- d) spridning av övervaknings- och rapporteringsteknik för koldioxidutsläpp och andra utsläpp från luftfarten,
- e) forskning som leder till teknisk innovation avseende luftfartens icke-koldioxidrelaterade effekter, bland annat uppkomst och förebyggande av kondensstrimmor och cirrusmoln.

En transparent beskrivning av de projekt som får stöd från klimatinvesteringsfonden och uppgifter om utgiftsnivåer, uppdelade på projektnivå, ska offentliggöras på ett tillgängligt sätt och uppdateras regelbundet på kommissionens webbplats. Kommissionen ska säkerställa att berörda parter deltar på ett inkluderande sätt i finansieringsförfarandena i samband med klimatinvesteringsfonden.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 47**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 5 – led a**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 11a – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

- (b) De härrör från ett land som i den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 25a.3 förtecknas som deltagande i systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia). Detta villkor ska inte gälla för utsläpp före 2027 **och inte heller för de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling enligt Förenta nationernas definition, med undantag för länder vars BNP per capita är lika med eller överstiger unionsgenomsnittet.**

Ändring

- (b) De härrör från ett land som i den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 25a.3 förtecknas som deltagande i systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia). Detta villkor ska inte gälla för utsläpp före **den 1 januari** 2027.

Ändring 48**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 5 – led a**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 11a – punkt 3 – stycke 2

Kommissionens förslag

Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa mer detaljerade krav för de arrangemang som avses i första stycket, vilka kan inbegripa rapporterings- och registreringskrav, och för att förteckna de stater eller program som tillämpar dessa arrangemang. **Arrangemangen ska ta hänsyn till flexibilitet som beviljas de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling.** Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.”.

Ändring

Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa mer detaljerade krav för de arrangemang som avses i första stycket, vilka kan inbegripa rapporterings- och registreringskrav, och för att förteckna de stater eller program som tillämpar dessa arrangemang. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.”.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 49**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 6 – led a**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 12 – punkt 6 – led b

Kommissionens förslag

- (b) De producerar mer än 10 000 ton koldioxidutsläpp årligen från användning av luftfartyg med en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg vilka utför flygningar som omfattas av bilaga I, utom sådana som avgår från och ankommer till samma medlemsstat (inklusive medlemsstatens yttersta randområden), från och med den 1 januari **2019**.

Ändring

- (b) De producerar mer än 10 000 ton koldioxidutsläpp årligen från användning av luftfartyg med en maximal certifierad startmassa som överstiger 5 700 kg vilka utför flygningar som omfattas av bilaga I **till detta direktiv och av artikel 2.3 och 2.4 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603** ^(1a), utom sådana som avgår från och ankommer till samma medlemsstat (inklusive medlemsstatens yttersta randområden), från och med den 1 januari **2021**.

^(1a) **Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603 av den 18 juli 2019 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG vad gäller åtgärder som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen för övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp för att genomföra en global marknadsbaserad åtgärd** (EUT L 250, 30.9.2019, s. 10).

Ändring 50**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 6a (nytt)**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 14 – punkt 1 – stycke 1

Nuvarande lydelse

Kommissionen ska anta **genomförandeakter** med närmare bestämmelser för övervakning och rapportering av utsläpp och, i förekommande fall, verksamhetsuppgifter, från förteckningen över verksamheter i bilaga I, för övervakning och rapportering av antal tonkilometer med avseende på en ansökan enligt artikel 3e eller 3f, som ska bygga på principerna om övervakning och rapportering i bilaga IV och de krav som anges i punkt 2 i den här artikeln. I dessa **genomförandeakter** ska även den globala uppvärmningspotentialen för respektive växthusgas närmare anges i övervaknings- och **rapporteringskraven** för **utsläpp av den gasen**.

Ändring

(6a) I artikel 14.1 ska första stycket ersättas med följande:

Kommissionen ska anta **delegerade akter** med närmare bestämmelser för övervakning och rapportering av utsläpp och, i förekommande fall, verksamhetsuppgifter, från förteckningen över verksamheter i bilaga I, för övervakning och rapportering av antal tonkilometer med avseende på en ansökan enligt artikel 3e eller 3f, som ska bygga på principerna om övervakning och rapportering i bilaga IV och de krav som anges i punkt 2 i den här artikeln. I dessa **delegerade akter** ska även den globala uppvärmningspotentialen för respektive växthusgas **och effekterna av luftfartens icke-koldioxidrelaterade utsläpp** närmare anges i övervaknings-, **rapporterings-** och **verifieringskraven** för **de gaserna och utsläppen**.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 51**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 6a (nytt)**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 14 – punkt 2 – led 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(6a) I artikel 14.2 ska följande stycke läggas till:

”Senast den [6 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv] ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv med avseende på att inrätta ett övervaknings-, rapporterings- och verifierings-system för icke-koldioxidrelaterade utsläpp från luftfartygso-peratörer som omfattas av detta direktiv. Övervaknings-, rapporterings- och verifieringssystemet för icke-koldioxid-relaterade utsläpp ska innehålla uppgifter om minst följande:

- a) Bränsleflöde.
- b) Luftfartygets massa.
- c) Luftfuktighet.
- d) Luftfartygets latitud, longitud och höjd över havet.
- e) Genomsnittlig fuktighet och temperatur.
- f) Utsläppsindex för koldioxid, vattenånga, svaveldioxid och kvävedioxid.
- g) Koldioxidekvivalenter per flygning.

Senast den 31 december 2026 ska kommissionen, på grundval av resultaten av övervakningen, rapporteringen och verifieringen av icke-koldioxidrelaterade utsläpp och efter en konsekvensbedömning, vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag för att begränsa sådana utsläpp genom att utvidga tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta icke-koldioxidrelaterade utsläpp från luftfarten.

Onsdagen, 8 juni 2022

Kommissionens förslag

Ändring

I avvaktan på att detta direktivs tillämpningsområde ska utvidgas till att omfatta icke-koldioxidrelaterade utsläpp från de luftfartygsoperatörer som avses i andra stycket ska emissionsfaktorn för koldioxid för utsläpp från luftfartsverksamhet multipliceras med 1,8 från den 31 december 2027, med 1,9 från den 31 december 2028 och med 2,0 från den 31 december 2029 för att beakta luftfartens icke-koldioxidrelaterade utsläpp.

Från och med den ... [30 månader efter ikraftträdandet av detta direktiv] ska kommissionen, som en del av den rapport som avses i artikel 10.5, årligen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om resultaten av det övervaknings-, rapporterings- och verifieringssystem som avses i tredje stycket.”

Ändring 52

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6a (nytt)

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 14 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(6a) I artikel 14 ska följande punkt läggas till:

”3a. Alla utsläppsdata avseende luftfartygsoperatörer som meddelas medlemsstaterna och kommissionen, inklusive data som meddelas i enlighet med artikel 7 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/1603, ska rapporteras och offentliggöras av kommissionen per luftfartygsoperatör och per flygplatspar på ett användarvänligt sätt. Data för varje år ska offentliggöras utan dröjsmål. Dessa data ska omfatta minst följande:

- (a) Utsläppsdata uppdelade efter luftfartygsoperatör och efter flygplatspar.
- (b) Beläggningsskatt, luftfartygstyp, bränsletyp och bränsleförbrukning per flygplatspar för varje luftfartygsoperatör.
- (c) Beloppet för kompensation, beräknat i enlighet med artikel 12.7.

Onsdagen, 8 juni 2022

Kommissionens förslag

Ändring

- (d) **Mängd och typ av stödberättigande bränslen som använts för att täcka hela eller delar av deras kompensation.**
- (e) **Mängd och typ av koldioxidkrediter som använts för att täcka hela eller delar av deras kompensation.**
- (f) **Total massa för gods och post (ton) under rapporteringsperioden per flygplatspar.”.**

Ändring 53

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 7

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 18a – punkt 3 – led b

Kommissionens förslag

Ändring

”b) från och med 2024, minst vartannat år, komplettera förteckningen med de luftfartygsoperatörer som efter det angivna datumet bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.”.

”b) från och med 2024, **och därefter** minst vartannat år, komplettera förteckningen med de luftfartygsoperatörer som efter det angivna datumet bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.”.

Ändring 54

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 9

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 25a – punkt 2

Nuvarande lydelse

Ändring

(9) **I artikel 25a ska punkt 2 ersättas med följande:**

2. Unionen och dess medlemsstater ska fortsätta att sträva efter att nå en överenskommelse om globala åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser från luftfarten. Med beaktande av en sådan överenskommelse ska kommissionen överväga huruvida ändringar av detta direktiv är nödvändiga med avseende på luftfartygsoperatörer.

”2. Unionen och dess medlemsstater ska fortsätta att sträva efter att nå en överenskommelse om globala åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser från luftfarten, **anpassad till målen i förordning (EU) 2021/1119 och Parisavtalet.** Med beaktande av en sådan överenskommelse ska kommissionen överväga huruvida ändringar av detta direktiv är nödvändiga med avseende på luftfartygsoperatörer.”.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 55**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 9**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 25a – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Kommissionen ska anta en genomförandeakt med en förteckning över andra länder än EES-länder, Schweiz och Förenade kungariket, vilka anses tillämpa Corsia vid tillämpningen av detta direktiv, med ett referensvärde från 2019 för 2021–2023 och ett referensvärde från 2019–2020 för varje **efterföljande** år. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

Ändring

3. Kommissionen ska **minst en gång om året** anta en genomförandeakt med en förteckning över andra länder än EES-länder, Schweiz och Förenade kungariket, vilka anses tillämpa Corsia vid tillämpningen av detta direktiv, med ett referensvärde från 2019 för 2021–2023 och ett referensvärde från 2019–2020 för varje år **från och med 2024**. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22a.2.

Ändring 56**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 9**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 25a – punkt 3a (ny)

*Kommissionens förslag**Ändring*

(9) **I artikel 25a ska följande punkt införas:**

”3a. Kommissionen ska på grundval av den förteckning som upprättats i enlighet med punkt 3 offentliggöra en förteckning över luftfartygsoperatörer från länder som inte anses tillämpa Corsia i samband med flygningar till eller från tredjeländer vid tillämpningen av detta direktiv.”.

Ändring 57**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 9**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 25a – punkt 6

Kommissionens förslag

6. När det gäller utsläpp från flygningar till och från de minst utvecklade länderna och små östater under utveckling enligt Förenta nationernas definition, utom de som förtecknas i den genomförandeakt som antagits enligt punkt 3, ska luftfartygsoperatörer inte vara skyldiga att annullera enheter.

*Ändring***utgår**

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 58**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 9**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 25a – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Om kommissionen fastställer att det föreligger en betydande snedvridning av konkurrensen som skadar luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat eller är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier, ges kommissionen befogenhet att anta **genomförandeakter** för att undanta dessa luftfartygsoperatörer från krav på överlämnande enligt artikel 12.8 med avseende på utsläpp från flygningar till och från sådana länder. Snedvridningen av konkurrensen kan orsakas av att ett tredjeland tillämpar Corsia på ett mindre strikt sätt i sin nationella lagstiftning eller underlåter att verkställa Corsia-bestämmelserna på ett sätt som är lika för alla luftfartygsoperatörer. **Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande** som avses i **artikel 22a.2**.

Ändring

7. Om kommissionen fastställer att det föreligger en betydande snedvridning av konkurrensen som skadar luftfartygsoperatörer som innehar ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat eller är registrerade i en medlemsstat, inbegripet i den medlemsstatens yttersta randområden, besittningar och territorier, ges kommissionen befogenhet att anta **delegerade akter i enlighet med artikel 23** för att **komplettera detta direktiv med avseende på att** undanta dessa luftfartygsoperatörer från krav på överlämnande enligt artikel 12.8 med avseende på utsläpp från flygningar till och från sådana länder. Snedvridningen av konkurrensen kan orsakas av att ett tredjeland tillämpar Corsia på ett mindre strikt sätt i sin nationella lagstiftning eller underlåter att verkställa Corsia-bestämmelserna på ett sätt som är lika för alla luftfartygsoperatörer. **Kommissionen ska även offentliggöra information om hur de kriterier som avses i punkt 7a har uppfyllts.**

Ändring 59**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 9**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 25a – punkt 7a

*Kommissionens förslag**Ändring*

(9) I artikel 25a ska följande punkt införas:

”7a. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att fastställa den metod och de kriterier som ska användas för att avgöra om det föreligger en betydande snedvridning av konkurrensen enligt punkt 7 i den här artikeln. Kommissionen ska offentliggöra information om tillämpningen av den delegerade akten på ett öppet sätt.”.

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändring 60**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 9**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 25a – punkt 8a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(9) I artikel 25a ska följande punkt läggas till:

”8a. Senast den 1 januari 2027 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv, om luftfartens bidrag till målen i förordning (EU) 2021/1119 och Parisavtalet, om tillämpningen av Corsia och om dess inverkan på unionens inre marknad för luftfart och dess konkurrenskraft och på en rättvis omställning, särskilt i fråga om de sociala konsekvenserna av direktivet, omskolning och kompetensutveckling, samt inverkan på flygresornas frekvens och kostnader för passagerare, särskilt sådana med lägre inkomster. Rapporten ska innehålla rekommendationer som ska genomföras utan onödigt dröjsmål.”.

Ändring 61**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 9a (nytt)**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 28b

Nuvarande lydelse

Ändring

(9a) Artikel 28b ska ersättas med följande:

Artikel 28b

”Artikel 28b

Rapport från kommissionen om genomförandet av Icaos globala marknadsbaserade åtgärd

Rapport från kommissionen om genomförandet av Icaos globala marknadsbaserade åtgärd

1. Före den 1 januari 2027 och **regelbundet** därefter ska kommissionen lämna in en rapport till Europaparlamentet och rådet om framstegen i Icaos förhandlingar om att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärd som ska tillämpas på utsläpp från och med 2021, i synnerhet i fråga om:

1. Före den 1 januari 2027 och därefter **vartannat år** ska kommissionen lämna in en rapport till Europaparlamentet och rådet om framstegen i Icaos förhandlingar om att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärd som ska tillämpas på utsläpp från och med 2021, i synnerhet i fråga om

i) de relevanta Icao-instrumenten, inbegripet standardbestämmelser och rekommendationer;

i) de relevanta Icao-instrumenten, inbegripet standardbestämmelser och rekommendationer;

Onsdagen, 8 juni 2022

Nuvarande lydelse

Ändring

ii) ii) Icaos rekommendationer, godkända av rådet, om den globala marknadsbaserade åtgärden;

ii) Icaos rekommendationer, godkända av rådet, om den globala marknadsbaserade åtgärden, **inbegripet eventuella ändringar av referensvärden**;

iii) inrättandet av ett globalt register,

iii) inrättandet av ett globalt register,

iv) nationella åtgärder som vidtagits av tredjeländer för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärden för tillämpning på utsläpp från 2021;

iv) nationella åtgärder som vidtagits av tredjeländer för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärden för tillämpning på utsläpp från 2021;

v) v) **konsekvenserna av** tredjeländers reservationer; **och**

v) tredjeländers **grad av deltagande, inbegripet konsekvenserna av deras reservationer beträffande ett sådant deltagande; och**

vi) annan relevant internationell utveckling och tillämpliga instrument. I linje med **UNFCCC:s** globala översyn ska kommissionen även rapportera om insatser för att uppfylla luftfartssektorns eftersträlvade långsiktiga utsläppsminskningsmål **som innebär en halvering av koldioxidutsläppen från luftfarten fram till 2050 jämfört med 2005 års nivåer.**

vi) annan relevant internationell utveckling och tillämpliga instrument.

I linje med **Parisavtalets** globala översyn ska kommissionen även rapportera om insatser för att uppfylla luftfartssektorns eftersträlvade långsiktiga utsläppsminskningsmål **om att få ner utsläppen från luftfarten till netto noll senast 2050.**

2. Inom 12 månader från Icaos antagande av de relevanta instrumenten, och innan den globala marknadsbaserade åtgärden börjar tillämpas, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med **överbäganden om hur dessa instrument kan genomföras i unionens lagstiftning genom en översyn av detta direktiv. I rapporten ska kommissionen också behandla bestämmelserna om flygningar inom EES, om så är lämpligt. Den ska också undersöka den globala marknadsbaserade åtgärdens mål och sammantagna miljönytta**, inklusive dess allmänna ambition i förhållande till målen enligt Parisavtalet, graden av deltagande, dess verkställbarhet, insyn, sanktioner vid bristande efterlevnad, processer för synpunkter från allmänheten, kvaliteten på utsläppskrediter, övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp, register samt regler för användning av biobränslen. **Rapporten bör dessutom ta ställning till om det krävs en översyn av de bestämmelser som antagits enligt artikel 28c.2.**

2. Kommissionen **ska senast 2027** lägga fram **den rapporten** för Europaparlamentet och rådet med **en bedömning av miljönyttan med Icaos** globala marknadsbaserade **åtgärd**, inklusive dess allmänna ambition i förhållande till målen enligt Parisavtalet, graden av deltagande, dess verkställbarhet, insyn, sanktioner vid bristande efterlevnad, processer för synpunkter från allmänheten, kvaliteten på utsläppskrediter, övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp, register, **ansvarsskyldighet** samt regler för användning av biobränslen.

Onsdagen, 8 juni 2022

Nuvarande lydelse

3. Kommissionen ska, om så är lämpligt, låta den rapport som avses i punkt 2 i den här artikeln åtföljas av ett förslag till Europaparlamentet och rådet för att ändra, ta bort, förlänga eller ersätta de undantag som anges i artikel 28a, i överensstämmelse med unionens åtagande om minskade växthusgasutsläpp från hela ekonomin till 2030 i syfte att upprätthålla miljönyttan och effektiviteten hos unionens klimatåtgärder.

Ändring

3. Kommissionen ska, om så är lämpligt, låta den rapport som avses i punkt 2 i den här artikeln åtföljas av ett förslag till Europaparlamentet och rådet för att ändra, ta bort, förlänga eller ersätta de undantag som anges i artikel 28a, i överensstämmelse med unionens åtagande om minskade växthusgasutsläpp från hela ekonomin till 2030 **och målet att uppnå klimatneutralitet senast 2050** i syfte att upprätthålla miljönyttan och effektiviteten hos unionens klimatåtgärder.

3a. *I syfte att förbättra Corsia-systemet ska unionen och dess medlemsstater, inom Icao och genom bilateral och multilateral diplomati, aktivt främja förbättringar av Corsias miljönytta, bland annat hållbarhetskriterierna för kompensationer, och efterlevnad samt uppmuntra till ett bredare internationellt deltagande i systemet. Unionen och dess medlemsstater ska inom Icao även främja ytterligare klimat- och miljöåtgärder, större insyn och fastställande av ett ambitiöst långsiktigt utsläppsminskningssmål som är i linje med Parisavtalet.”.*

Ändring 62

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 9b (nytt)

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 30 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(9b) I artikel 30 ska följande punkt läggas till:

”4a. Kommissionen ska senast den 1 januari 2026 lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med en utvärdering av miljö- och klimateffekterna av och den tekniska och ekonomiska bärkraften i att fastställa specifika krav för det flygsegment som omfattar regionala flygningar och det lägre spannet av kortdistansflygningar för att minska dessa effekter, bland annat genom fastställande av högre minimiandelar hållbara flygbränslen som ska anges i förordning xxxx/xxxx [ReFuelEU-förordningen] (*) och möjligheter till alternativa rutter för sådana typer av flygningar och med beaktande av de alternativa kollektivtrafikslag som finns tillgängliga för att tillhandahålla sådana tjänster under en jämförbar tidsperiod.”.

(*) [Infoga hänvisning till FuelEU Maritime-förordningen].

Onsdagen, 8 juni 2022

Ändringsförslag 72**Förslag till direktiv****Artikel 1 – led 9c (nytt)**

Direktiv 2003/87/EG

Artikel 30 – punkt 4b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag**9c. I artikel 30 ska följande punkt läggas till:**

4b. Före den 1 januari 2025 ska kommissionen, med stöd av Europeiska vetenskapliga rådgivande nämnden för klimatförändringar, inrättad genom artikel 3 i förordning (EU) 2021/1119, lägga fram en analys av åtgärder för att minska klimatpåverkan av privata luftfartyg, vid behov åtföljd av ett förslag om hur dessa effekter bäst kan hanteras.
