

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) nr. 421/2014**2019/EØS/27/56****av 16. april 2014****om endring av direktiv 2003/87/EF om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet, med henblikk på å innen 2020 gjennomføre en internasjonal avtale om anvendelse av et globalt markedsbasert tiltak for utslipp fra internasjonal luftfart^(*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 192 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosedyren⁽²⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Luftfartssektoren har et sterkt internasjonalt preg. En global tilnærming til utslipp fra internasjonal luftfart gir de beste utsiktene til å sikre bærekraft på lang sikt.
- 2) Unionen tilstreber å sikre en framtidig internasjonal avtale for å begrense utslipp av klimagasser fra luftfart, og begrenser i mellomtiden klimavirkningene av flyginger til og fra flyplasser i Unionen gjennom selvstendige tiltak. For å sikre at disse målene ikke strider mot hverandre, men derimot støtter hverandre gjensidig, bør det tas hensyn til utviklingen i internasjonale fora og standpunktene som uttrykkes der, særlig resolusjonen som ble vedtatt 4. oktober 2013 under den 38. generalforsamlingen for Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO), og som inneholder en konsolidert redegjørelse for ICAOs vedvarende politikk og praksis knyttet til miljøvern.
- 3) For å opprettholde framdriften fra ICAOs 38. generalforsamling i 2013 og legge til rette for framskritt under den kommende 39. generalforsamlingen i 2016, er det derfor ønskelig å midlertidig anse at kravene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF⁽³⁾ er oppfylt for tidsrommet fram til 31. desember 2016 med hensyn til flyginger til og fra flyplasser i stater utenfor Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS). I den forbindelse understreker Unionen at lovfestede krav kan få anvendelse på flyginger til og fra flyplasser i EØS-stater, på samme måte som lovfestede krav kan få anvendelse på utslippene fra flyginger mellom slike flyplasser. For å sikre rettssikkerheten bør flyginger mellom flyplasser i EØS-stater og flyplasser i stater som tiltrådte Unionen i 2013, anses som flyginger mellom EØS-stater i forbindelse med dette unntaket.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 129 av 30.4.2014, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 62/2014 av 30. april 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 49 av 28.8.2014, s. 36.

(1) Uttalelse av 22. januar 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

(2) Europaparlamentets holdning av 3. april 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 14. april 2014.

(3) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet og om endring av rådsdirektiv 96/61/EF (EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32).

- 4) Det minnes om at det i henhold til direktiv 2003/87/EF er opp til medlemsstatene å bestemme hva inntektene fra kvoteauksjonene skal brukes til. Disse inntektene, eller det tilsvarende i økonomisk verdi, bør brukes til å håndtere klimaendring i Unionen og tredjestater, til å redusere klimagassutslippene, til å tilpasse seg til virkningene av klimaendring i Unionen og tredjestater, særlig i utviklingsland, til å finansiere forskning og utvikling med sikte på begrensning og tilpasning, særlig på områdene flyteknikk og lufttransport, til å redusere utslippene ved hjelp av lavutslippstransport og til å dekke kostnadene ved å forvalte unionsordningen. Auksjonsinntektene, eller det tilsvarende i økonomisk verdi, bør også brukes til å finansiere bidrag til fondet for global energieffektivitet og fornybar energi samt tiltak for å unngå avskoging. Åpenhet rundt bruken av inntektene fra kvoteauksjoner i henhold til direktiv 2003/87/EF er avgjørende for å underbygge Unionens forpliktelser. I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 525/2013⁽¹⁾ skal medlemsstater framlegge en rapport for Kommisjonen om bruken av inntekter fra auksjonering av slike kvoter.
- 5) Unntakene fastsatt i denne forordning tar hensyn til resultatene av bilateral og multilateral kontakt med tredjestater, som Kommisjonen vil fortsette med på vegne av Unionen for å fremme bruken av markedsbaserte ordninger for å redusere utslipp fra luftfart.
- 6) Det minnes om at det i direktiv 2003/87/EF åpnes for å vedta tiltak som endrer formene for luftfartsvirksomhet som er oppført i vedlegg I til nevnte direktiv, dersom en tredjestat innfører tiltak for å redusere luftfartsvirksomhetens medvirkning til klimaendringene.
- 7) I forhandlingene om samtlige luftfartsavtaler mellom Unionen og tredjestater bør det tas sikte på å sikre Unionens fleksibilitet til å kunne vedta tiltak i miljøspørsmål, herunder tiltak for å motvirke luftfartens medvirkning til klimaendringene.
- 8) For å unngå konkurransevridning er det viktig at alle flyginger på samme rute behandles likt.
- 9) For ytterligere å unngå en urimelig administrativ byrde på de minste luftfartøyoperatørene bør et midlertidig unntak tilføyes vedlegg I til direktiv 2003/87/EF. Ikke-kommersielle luftfartøyoperatører som slipper ut mindre enn 1 000 tonn CO₂ per år, bør derfor unntas fra nevnte direktivs virkeområde fra 1. januar 2013 til 31. desember 2020.
- 10) Luftfartøyoperatører med lave utslipp bør ha mulighet til å bruke en alternativ framgangsmåte for verifisering av utslipp for å kunne redusere den administrative byrden ytterligere. Medlemsstater bør kunne gjennomføre forenklingstiltak som særlig er rettet mot behovene til ikke-kommersielle operatører med lave utslipp.
- 11) Det bør legges særlig vekt på å begrense eller til og med fjerne eventuelle atkomst- og konkurransedyktighetsproblemer som oppstår for de mest fjerntliggende regionene av Unionen. Unntaket som fastsettes i denne forordning, bør derfor også gjelde for flyginger mellom en flyplass i en av de mest fjerntliggende regionene, som definert i artikkel 349 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV), og en flyplass i en annen region i EØS.
- 12) For å sikre rettsikkerhet for luftfartøyoperatører og nasjonale myndigheter er det hensiktsmessig å sette fristen for innlevering og rapportering av utslipp i 2013 til 2015.
- 13) Ved anvendelsen av dette unntak er det viktig å minne om at tildeling og utstedelse av kvoter til luftfartøyoperatører fortsatt skjer i henhold til metodene fastsatt i direktiv 2003/87/EF, dvs. basert på verifiserte tonnkilometerdata for de aktuelle tidsrommene som er nevnt der.
- 14) Etter ICAOs generalforsamling i 2016 og i lys av utfallet av denne bør Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en fullstendig rapport. I denne rapporten bør Kommisjonen blant annet vurdere alle muligheter for å dekke utslipp fra luftfartsvirksomhet og, dersom det er relevant, raskt foreslå tiltak for å sikre at det kan tas hensyn til den internasjonale utviklingen, og at eventuelle spørsmål om anvendelsen av unntaket avklares. Kommisjonen bør også rette særlig oppmerksomhet mot miljøeffektiviteten av Den europeiske unions ordning for handel med utslippskvoter (EU ETS) og, i denne forbindelse, særlig mot luftfartssektorens bidrag, herunder metoder for å oppnå bedre samsvar mellom reglene for luftfartsvirksomhet og reglene for faste anlegg.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 525/2013 av 21. mai 2013 om en ordning for overvåking og rapportering av klimagassutslipp og for rapportering av andre opplysninger på nasjonalt plan og unionsplan som er relevante for klimaendring, og om oppheving av vedtak 280/2004/EF (EUT L 165 av 18.6.2013, s. 13).

- 15) Ettersom målene for denne forordning, som er å innføre et midlertidig unntak som gjelder overvåking, rapportering og innlevering av kvoter fra flyginger til og fra stater utenfor EØS fra 1. januar 2013 til 31. desember 2016, for å lette den administrative byrden og forenkle administreringen av ordningen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men på grunn av tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 16) Det er avgjørende at rettssikkerheten garanteres for luftfartøyoperatører og nasjonale myndigheter med tanke på innleveringsfristen 30. april 2014 nevnt i direktiv 2003/87/EF. Denne forordning bør derfor få anvendelse fra den dag den vedtas.
- 17) Direktiv 2003/87/EF bør derfor endres.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

I direktiv 2003/87/EF gjøres følgende endringer:

- 1) Ny artikkel skal lyde:

«*Artikkel 28a*

Unntak som gjelder fram til gjennomføringen innen 2020 av en internasjonal avtale om anvendelse av et globalt markedsbasert tiltak

1. Som unntak fra artikkel 12 nr. 2a, artikkel 14 nr. 3 og artikkel 16 skal medlemsstatene anse kravene fastsatt i nevnte bestemmelser som oppfylt, og skal ikke treffe tiltak mot luftfartøyoperatører med hensyn til

- a) alle utslipp fra flyginger til og fra flyplasser i stater utenfor Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) i hvert kalenderår fra 1. januar 2013 til 31. desember 2016,
- b) alle utslipp fra flyginger mellom en flyplass i en av de mest fjerntliggende regionene, som definert i artikkel 349 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV), og en flyplass i en annen region i EØS, i hvert kalenderår fra 1. januar 2013 til 31. desember 2016,
- c) innlevering av kvoter tilsvarende verifiserte utslipp i 2013 fra flyginger mellom flyplasser i EØS-stater som gjennomføres før 30. april 2015 i stedet for 30. april 2014, og verifiserte utslipp for 2013 for nevnte flyginger som rapporteres innen 31. mars 2015 i stedet for 31. mars 2014.

Med hensyn til artikkel 11a, 12 og 14 skal de verifiserte utslippene fra andre flyginger enn de som er nevnt i første ledd, anses som luftfartøyoperatørens verifiserte utslipp.

2. Som unntak fra artikkel 3e nr. 5 og artikkel 3f skal en luftfartøyoperatør som omfattes av unntakene fastsatt i denne artikkels nr. 1 bokstav a) og b), vederlagsfritt motta et antall kvoter som er forholdsmessig redusert etter reduksjonen i kravet om innlevering, som fastsatt i nevnte bokstaver.

Som unntak fra artikkel 3f nr. 8 skal kvoter som ikke er tildelt, som et resultat av anvendelse av første ledd i dette nummer, annulleres.

Med hensyn til virksomhet i tidsrommet fra 1. januar 2013 til 31. desember 2016 skal medlemsstatene innen 1. august 2014 offentliggjøre antall vederlagsfrie luftfartskvoter som er tildelt hver luftfartøyoperatør.

3. Som unntak fra artikkel 3d skal medlemsstatene auksjonere et antall luftfartskvoter som er forholdsmessig redusert etter reduksjonen i det samlede antall kvoter som er utstedt.

4. Som unntak fra artikkel 3d nr. 3 skal antall kvoter som skal auksjoneres av hver medlemsstat i tidsrommet fra 1. januar 2013 til 31. desember 2016, reduseres slik at antallet tilsvarer medlemsstatens andel av tilskrevne luftfartskvoter fra flyginger som ikke omfattes av unntakene fastsatt i denne artikkels nr. 1 bokstav a) og b).

5. Som unntak fra artikkel 3g er det ikke påkrevd at luftfartøyoperatører framlegger overvåkingsplaner som fastsetter tiltak for å overvåke og rapportere utslipp med hensyn til flyginger som er omfattet av unntakene fastsatt i denne artikkels nr. 1 bokstav a) og b).
6. Som unntak fra artikkel 3g, 12, 15 og 18a skal utslippene fra en luftfartøyoperatør med årlige utslipp lavere enn 25 000 tonn CO₂, anses som verifiserte utslipp dersom de er fastsatt ved hjelp av verktøyet for små utslippsskilder som er godkjent ved kommisjonsforordning (EU) nr. 606/2010(*), og som Eurocontrol har matet med data fra sitt støtteverktøy for ETS. Medlemsstatene kan innføre forenklete prosedyrer for ikke-kommersielle luftfartøyoperatører, forutsatt at slike prosedyrer ikke gir mindre nøyaktighet enn bruk av verktøyet for små utslippsskilder.
7. Med hensyn til denne artikkel skal flyginger mellom flyplasser i EØS-stater og flyplasser i stater som tiltrådte Unionen i 2013, anses som flyginger mellom flyplasser i EØS-stater.
8. Kommisjonen skal regelmessig, og minst én gang i året, underrette Europaparlamentet og Rådet om framgangen i forhandlingene i Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO) og om innsatsen for å fremme internasjonal godkjenning av markedsbaserte ordninger blant tredjestater. Etter ICAOs generalforsamling i 2016 skal Kommisjonen framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om arbeidet med å gjennomføre en internasjonal avtale om et globalt markedsbasert tiltak fra 2020, som vil redusere klimagassutslippene fra luftfarten på en måte som sikrer likebehandling, og med opplysninger om bruk av inntekter som er framlagt av medlemsstatene i samsvar med artikkel 17 i forordning (EU) nr. 525/2013.

I rapporten skal Kommisjonen vurdere og eventuelt legge fram forslag på bakgrunn av denne utviklingen om i hvilken grad utslipp fra flyginger til og fra flyplasser i stater utenfor EØS skal dekkes fra 1. januar 2017 og framover. I rapporten skal Kommisjonen også vurdere løsninger på andre spørsmål som kan oppstå ved anvendelse av nr. 1–4 i denne artikkel, samtidig som det sikres lik behandling av alle luftfartoperatører på samme rute.

(*) Kommisjonsforordning (EF) nr. 606/2010 av 9. juli 2010 om godkjenning av et forenklet verktøy utviklet av Den europeiske organisasjon for flysikring (Eurocontrol) for å beregne drivstofforbruket hos visse luftfartøyoperatører med små utslipp (EUT L 175 av 10.7.2010, s. 25).»

- 2) I kolonnen «Former for virksomhet» under overskriften «Luftfart» i tabellen i vedlegg I skal følgende bokstav k) tilføyes etter bokstav j):
- «k) fra 1. januar 2013 til 31. desember 2020, flyginger som ville høre inn under denne virksomheten dersom det ikke var for denne bokstav, og som utføres av en ikke-kommersiell luftfartøyoperatør som utfører flyginger med samlede årlige utslipp på mindre enn 1 000 tonn per år.»

Artikkel 2

Denne forordning trer i kraft den dagen den kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 30. april 2014.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utfærdiget i Strasbourg 16. april 2014.

For Europaparlamentet

M. SCHULZ

President

For Rådet

D. KOURKOULAS

Formann