



Bruxelles, den 16.10.2013  
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**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)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

## **BEGRUNDELSE**

### **1. BAGGRUND FOR FORSLAGET**

Emissioner fra luftfart er en af de hurtigst voksende kilder til drivhusgasemissioner. Det teknologiske potentiale for reduktion af emissioner er begrænset i luftfartssektoren, men markedsbaserede foranstaltninger gør det muligt for luftfarten at bidrage til en reduktion ved at lade luftfartsselskaberne opveje den kraftige vækst i deres emissioner gennem finansiering af reduktioner i andre sektorer.

Det har længe været anerkendt, at markedsbaserede foranstaltninger er velegnede til international luftfart. ICAO-forsamlingen i 2001 støttede anvendelsen af åbne emissionshandelsordninger inden for international luftfart. Efter at ICAO i 2004 havde tilkendegivet sin støtte til regionale markedsbaserede foranstaltninger, gik EU forrest ved at inddrage luftfarten i sin emissionshandelsordning (EU ETS). På trods af ordningens positive miljøpåvirkning og lave økonomiske omkostninger er gennemførelsen af EU ETS stødt på betydelig international modstand (f.eks. i form af påstande om, at reguleringen af emissioner fra luftfartsselskaber fra lande uden for EU ville krænke de pågældende tredjelands suverænitet). Domstolen har i den sammenhæng imidlertid afvist klagerne fra luftfartsselskaber uden for EU og bekræftet lovligheden af EU ETS<sup>1</sup>.

Samtidig har integrationen af luftfarten i EU ETS været en afgørende drivkraft for drøftelserne i ICAO. EU's stærke engagement i håndteringen af klimaændringerne har været afgørende for at skabe en dynamik i ICAO, der har åbnet op for en global tilgang til at reducere luftfartens emissioner. Eftersom EU ETS i sagens natur aldrig vil kunne dække mere end en del af emissionerne fra international luftfart, vil disse emissioners kraftige samlede globale vækst fortsætte, hvis der ikke gennemføres en global markedsbaseret foranstaltning. Målsætningerne om at reducere emissionerne vil derved forblive uforpligtende.

Den 38. ICAO-forsamling i 2013 har nu besluttet, at der skal udarbejdes af en global markedsbaseret foranstaltning, som skal færdigbehandles på den næste ICAO-forsamling i 2016 og gennemføres senest i 2020. Der blev ikke gjort fremskridt med hensyn til en "ramme" for nationale/regionale markedsbaserede foranstaltninger frem til 2020, ikke mindst fordi forsamlingens resolution er en gentagelse af dennes position i 2007 og 2010, og de europæiske stater bekræftede deres position vedrørende forsamlingens resolutioner fra 2007 og 2010, for så vidt angår såkaldte "aftaler mellem stater". Som opfølgning på det fremskridt, der er blevet gjort med hensyn til en global markedsbaseret foranstaltning, og for at skabe yderligere dynamik i processen anser Kommissionen det for hensigtsmæssigt at foreslå at sænke den andel af emissioner, som EU's emissionshandelsordning skal omfatte frem til 2020, jf. de yderligere foranstaltninger, der allerede omhandles i afgørelse nr. 377/2013/EU.

### **2. RESULTATER AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

Høringerne om inddragelse af luftfarten i EU ETS begyndte i september 2005 med meddelelsen "Mindskelse af klimapåvirkningerne fra luftfarten" (KOM(2005) 459), hvilket førte til forslag til lovgivning i december 2006. Der har siden da fundet konsultationer sted med tredjelande om luftfart og emissionshandel, både formelt, f.eks. i forbindelse med møderne i Det Fælles Udvalg EU-USA, og via bilaterale og multilaterale møder. Senest er der blevet afholdt en offentlig onlinehøring af 12 ugers varighed fra den 21. juni til den 13. september 2013. Den offentlige høring blev gennemført under anvendelse af de "generelle

---

<sup>1</sup> Se Domstolens dom i sag C-366/2010 af 21. december 2011.

principper og minimumsstandarder ved Kommissionens høring af interesserede parter", og alle interessenter – herunder offentlige myndigheder fra tredjelande – blev opfordret til at tilkendegive deres synspunkter vedrørende omfanget af regionale og globale markedsbaserede foranstaltninger. Kommissionen vil fortsætte sine konstruktive bilaterale og multilaterale kontakter med tredjelande.

Den offentlige høring har bekræftet, at der er betydelig opbakning til markedsbaserede foranstaltninger fra offentlige myndigheder, ngo'er og luftfartsselskaber. Alle respondenter går ind for markedsbaserede foranstaltninger i luftfartssektoren, mens en sammenslutning dog er imod regionale markedsbaserede foranstaltninger forud for en global markedsbaseret foranstaltning. For så vidt angår de regionale foranstaltninger, lægger luftfartsselskaberne vægt på administrativ enkelhed og politisk opbakning samt miljømæssig effektivitet, og på at diskriminering undgås på ruter og mellem operatører. Offentlige myndigheder og ngo'er lægger vægt på betydelig dækning af emissionerne, administrativ enkelhed og politisk opbakning.

Konsekvensanalysen har vist, at tilpasningen af EU ETS i overensstemmelse med den forventede ICAO-resolution om markedsbaserede foranstaltninger kan gennemføres med lave administrative omkostninger frem til 2020. Den største fordel ved at reducere EU ETS' anvendelsesområde frem til 2020 er, at anvendelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2020 lukker det globale "hul" i dækningen af emissioner, fordobler dækningen af internationale luftfartsemissioner i forhold til EU ETS og vil føre til en halvering af emissionerne i 2050, således at der samlet set opnås en betydeligt større miljømæssig gevinst.

### **3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET**

#### **Resumé af de foreslåede foranstaltninger**

I overensstemmelse med resultatet af den 38. ICAO-forsamling, der fandt sted i september 2013, bør der etableres en fælles global markedsbaseret foranstaltning, som skal omfatte emissioner fra international luftfart fra 2020 og frem. Som opfølgning på dette fremskridt og for at sætte yderligere skub i processen frem mod etableringen af en global markedsbaseret foranstaltning bør der foretages ændringer med hensyn til de luftfartsaktiviteter, der er omfattet af EU ETS.

Dette forslag til et direktiv knytter an til afgørelse nr. 377/2013/EU, som blev vedtaget med henblik på at fremme globale tiltag via ICAO. Som for afgørelse nr. 377/2013/EU er det vigtigt, at Europa-Parlamentet og Rådet hurtigt vedtager dette forslag, således at det er på plads ved den næste frist for returnering af kvoter den 30. april 2014. I fraværet af en yderligere aftalt revision, vil EU ETS vende tilbage til den form, det havde før afgørelse nr. 377/2013/EU. De vigtigste aspekter i den reviderede EU ETS som følge af dette forslag vil være følgende:

- flyvninger mellem flyvepladser i EØS vil fortsat være fuldt omfattede som under det oprindelige direktiv og afgørelse nr. 377/2013/EU
- flyvninger til og fra tredjelande, som ikke er udviklingslande, og som udleder mindre end 1 % af de globale luftfartsemissioner, vil være fritaget. Dette vil undtage ruter til omkring 80 lande på et ikke-diskriminerende grundlag
- fra og med 2014 vil flyvninger til og fra tredjelande være ansvarlige for emissioner, der finder sted inden for EØS-staternes område. Der foreslås en forenklet procedure til at bestemme den relevante andel af emissionerne fra en given flyvning, som er omfattet af EU ETS. Det foreslås, at operatørerne kan vælge mellem forskellige

metoder med hensyn til overvågning, rapportering og verifikation af deres overholdelse af reglerne

- overflyvninger af EØS-stater undtages, og emissioner undtages ligeledes, når de er fra flyvninger mellem tredjelande og EØS-lufthavne i europæiske besiddelser og territorier, eller de er fra flyvninger til og fra EØS-lufthavne og disse territorier.

Fra og med 2013 fastsætter denne retsakt en undtagelse fra direktivet om emissionshandelsordningen for en andel af emissionerne fra flyvninger til og fra tredjelande. I 2013 vedrører dette alle emissioner fra flyvninger til og fra lande uden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS). Disse andele fastsættes i et bilag for hvert kalenderår mellem 2014 og 2020, og de beregnes af Eurocontrol på baggrund af den del af storcirkelafstanden mellem hovedlufthavnene i EØS og tredjelandene, der ikke er mere end 12 sømil fra det fjerneste punkt på EØS' kystlinje. Procentsatserne er lave skøn af den faktiske klimapåvirkning fra luftfartøjer, der letter fra og lander på flyvepladser i Unionen, eftersom luftfarten også bidrager til klimaændringerne via ikke-medregnede emissioner af nitrogenoxider, vanddamp og sulfat- og sodpartikler, som vurderes at have en klimapåvirkning, der svarer til emissionerne af kuldiioxid.

Fremgangsmåden i forbindelse med anvendelsen af procentsatser på flyvninger til og fra tredjelande er udformet, således at den er anvendelig og pragmatisk, idet der gøres brug af eksisterende rapporteringskategorier, som har været anvendt siden 2010. Grundlaget er landepar, hvilket betyder, at der skal angives værdier for flyvningerne på ruterne fra hver medlemsstat til tredjelande. Er der tale om flyvninger til flere tidszoner i et tredjeland, vil der indgå en procentsats for hver tidszone, der flyves til. Disse procentsatser er udformet på grundlag af de bedste tilgængelige oplysninger, bl.a. fra Eurocontrol. En tabel med alle disse procentsatser vil blive indsat i bilaget.

For at give yderligere fleksibilitet og alternative muligheder med hensyn til overvågning, rapportering og verifikation foreslås det, at operatørerne får valgmuligheder. For så vidt angår flyvninger til og fra tredjelande skal en luftfartøjsoperatør kunne vælge ikke at rapportere verificerede emissioner fra disse flyvninger og i stedet kunne støtte sig til en fastlæggelse af de anslåede emissioner fra sådanne flyvninger inden for EØS-medlemsstaternes område, der er så nøjagtig som muligt baseret på Eurocontrols beregninger af den præcise flyvestrækning inden for EØS-staternes.

Medlemsstaterne tilpasser tildelingen for årene 2013-2020 i overensstemmelse med de andele, der er fastsat i bilaget. Antallet af kvoter, der bortauktioneres af medlemsstaterne, vil blive tilpasset i overensstemmelse hermed.

En yderligere forenkling, der foreslås af direktivet om emissionshandelsordningen, er at sikre, at der ikke iværksættes foranstaltninger over for ikke-kommercielle luftfartøjsoperatører, når der er tale om emissioner fra små luftfartøjsoperatører, der udleder mindre end 1 000 tons CO<sub>2</sub> pr. år. Dette forventes at reducere antallet af luftfartøjsoperatører, som er underlagt medlemsstaternes regulering, med 2 200, hvilket udgør 0,2 % af emissionerne. Sideløbende med andre foranstaltninger, der træffes for at forenkle administrationen for små luftfartøjsoperatører, er dette en betydelig lettelse af de administrative opgaver for luftfartøjsoperatørerne og medlemsstaternes kompetente myndigheder, hvilket er i overensstemmelse med EU's dagsorden for bedre regulering.

Alle andre forpligtelser med hensyn til flyvninger berøres ikke. Denne begrænsede tilgang har vist sig at fungere, hvilket også har været tilfældet i forbindelse med afgang nr. 377/2013/EU. Yderligere gratis tildelinger til operatørerne vil underminere fremtidige emissionsreduktioner, der kan opnås via EU ETS, og fastsættelsen af nye benchmarks vil

stille betydelige krav til luftfartøjsoperatørerne og medlemsstaterne i betragtning af, at den globale markedsbaserede foranstaltning forventes at træde i kraft om 7 år. Skulle dette ikke være tilfældet, vil en ny benchmarking under alle omstændigheder finde sted i 2018 i overensstemmelse med artikel 3e i direktivet om emissionshandelsordningen.

Den miljømæssige gevinst ved nærværende forslag skyldes to faktorer: For det første vil det være en drivkraft bag den globale markedsbaserede foranstaltning, som kommer til at omfatte de samlede emissioner fra international luftfart fra 2020. Afhængigt af det ambitionsniveau, der aftales for den globale markedsbaserede foranstaltning, vil den øvre grænse for de samlede emissioner fra international luftfart blive fastsat til niveauet i 2020, og emissionerne skal endda halveres senest i 2050 til under 2005-niveauet. For det andet vil EU ETS fortsat give betydelige emissionsreduktioner, der forventes at blive på op til 250 mio. tons CO<sub>2</sub> i perioden 2013-2020.

Det bør desuden bemærkes, at medlemsstaterne skal fastsætte nationale bestemmelser i forbindelse med forvaltningen af en global markedsbaseret foranstaltning. Efter ICAO-forsamlingen i 2016 bør direktivet om emissionshandelsordningen ændres i det omfang, det er nødvendigt for gennemførelsen af denne globale markedsbaserede foranstaltning. Den globale markedsbaserede foranstaltning, som kommer til at gælde fra og med 2020, bør i anerkendelse af tidlige foranstaltninger, således som IATA har opfordret til, både tage hensyn til modregningen af emissioner uden for luftfartssektoren under EU ETS og emissionsreduktioner inden for sektoren. I afsnit 26 i ICAO-resolution A38/17-2 opfordres der til, at disse emissionsreduktioner indberettes til ICAO.

Dette forslag bør vedtages af Europa-Parlamentet og Rådet tidligt i 2014, således at der skabes retssikkerhed og klarhed for luftfartøjsoperatørerne, som ellers vil skulle returnere kvoter for deres samlede emissioner fra flyvninger til og fra tredjelande inden den 30. april 2014, jf. direktiv 2003/87/EF.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**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<sup>2</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionen tilstræber at sikre en fremtidig international aftale om kontrol af virkningerne 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 især tages hensyn til den resolution, der blev vedtaget på den 38. forsamling i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), som indeholder en konsolideret erklæring vedrørende fortsatte ICAO-politikker og praksis vedrørende miljøbeskyttelse.
- (2) Det er derfor ønskeligt midlertidigt at anse kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF<sup>4</sup> for opfyldte, når forpligtelserne overholdes for en vis procentdel af emissionerne fra flyvninger til og fra flyvepladser i tredjelande. Unionen understreger i forbindelse hermed, at der kan pålægges krav for så vidt angår visse procentdele af emissionerne fra flyvninger til og fra flyvepladser i landene i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), lige som der kan indføres juridiske krav overfor større dele af emissionerne fra flyvninger til og fra sådanne flyvepladser.

<sup>2</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>3</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>4</sup> 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).

- (3) Anvendelsen af direktiv 2003/87/EF bygger fortsat på ankomst til eller afgang fra flyvepladser i Unionen, men for at kunne udgøre et enkelt og brugbart middel til at begrænse anvendelsen af regionale markedsbaserede foranstaltninger i de 7 år, der går, inden en global markedsbaseret foranstaltning træder i kraft, er procentsatserne blevet beregnet af Eurocontrol på baggrund den del af storcirkelafstanden mellem hovedlufthavnene i EØS og tredjelandene, der er inden for 12 sømil fra det fjerneste punkt på EØS' kystlinje. Eftersom det er Unionens holdning, at en global markedsbaseret foranstaltning ikke bør være baseret på luftrumshensyn i stedet for ankomst til og afgang fra flyvepladser, er procentsatsernes gyldighed begrænset til perioden frem til 2020.
- (4) Undtagelserne i dette direktiv tager hensyn til resultaterne af bilaterale og multilaterale kontakter med tredjelande, som Kommissionen vil fortsætte på Unionens vegne.
- (5) Med henblik på at undgå konkurrenceforvridning er det vigtigt, at alle flyvninger på den samme rute behandles ens.
- (6) Med henblik på at fastsætte en procentsats for verificerede emissioner for flyvninger til og fra flyvepladser i tredjelande er det nødvendigt at kende hele emissionen fra sådanne flyvninger. Emissioner, der ikke er omfattet af denne procentsats, er dog ikke omfattet.
- (7) For så vidt angår flyvninger til og fra tredjelande bør en luftfartøjsoperatør derudover kunne vælge ikke at rapportere verificerede emissioner fra disse flyvninger og i stedet kunne støtte sig til en fastlæggelse af de anslåede emissioner fra sådanne flyvninger inden for EØS-medlemsstaternes område, der er så nøjagtig som muligt.
- (8) Med henblik på forenkling og for at lette den administrative byrde for de mindste luftfartøjsoperatører bør ikke-kommercielle luftfartøjsoperatører, der udleder mindre end 1 000 tons CO<sub>2</sub> om året, anses for at overholde kravene i direktivet, og samtidig bør yderligere foranstaltninger fra medlemsstaternes kompetente myndigheders side fremmes for at lette administrationen for små luftfartøjsoperatører.
- (9) Anvendelsen af en procentsats på verificerede emissioner for flyvninger til og fra flyvepladser i tredjelande eller operatørernes anvendelse af en alternativ tilgang bør omfatte emissioner fra 2014 og frem, således at operatørerne får tid til at sætte sig ind i disse tilgange, når de planlægger deres flyvninger.
- (10) Uden hensyntagen til den globale markedsbaserede foranstaltning, som gælder fra 2020, bør emissioner fra flyvninger til og fra udviklingslande, hvis andel af den samlede udnyttede kapacitet i tonkilometer (*total revenue ton kilometres*) inden for internationale luftfartsaktiviteter udgør mindre end 1 %, undtages i perioden 2014-2020. I forbindelse med dette forslag bør lande anses for udviklingslande, hvis de på vedtagelsestidspunktet nyder godt af præferentiel adgang til Unionens marked i overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 978/2012 og således ikke er klassificeret som højindkomstlande eller højere middelindkomstlande af Verdensbanken i 2013.
- (11) 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.
- (12) Efter ICAO-forsamlingen i 2016 bør Kommissionen forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på at sikre, at der tages hensyn til den internationale udvikling, og at der kan tages hånd om problemstillinger vedrørende undtagelsens anvendelse.

(13) Direktiv 2003/87/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

I direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

(1) Følgende indsættes som artikel 28a efter artikel 28:

#### *"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), og artikel 14, stk. 3, skal medlemsstaterne betragte kravene i disse stykker for opfyldte for så vidt angår:
  - (a) alle emissioner fra flyvninger til og fra lande uden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde i 2013
  - (b) emissioner fra flyvninger til og fra lande uden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) i hvert kalenderår i perioden 2014-2020, hvis operatøren af sådanne flyvninger har returneret kvoter svarende til de procentsatser for operatørens verificerede emissioner fra flyvningerne, som er anført i overensstemmelse med bilag IIc eller beregnet i overensstemmelse med stk. 6
  - (c) emissioner fra flyvninger, der foretages af ikke-kommercielle luftfartøjsoperatører i hvert kalenderår i perioden frem til 2020, såfremt de emissioner, som den pågældende luftfartøjsoperatør er ansvarlig for i kalenderåret, er mindre end 1 000 tons
  - (d) returnering af kvoter svarende til de verificerede emissioner fra flyvninger mellem lande i EØS 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.

De verificerede emissioner, der henvises til i stk. 1, litra b), og som er beregnet i henhold til bilag IIc, anses for luftfartøjsoperatørens verificerede emissioner med henblik på anvendelsen af artikel 11a, 12 og 14.

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

For så vidt angår aktiviteter i perioden 2013-2020 offentliggør medlemsstaterne det antal gratis kvoter, der er blevet tildelt hver enkelt operatør pr. *[OP: insert a date 4 months after the entry into force of this Directive]*.

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 2013-2020, så det svarer til medlemsstatens andel af



de tilskrevne luftfartsemissioner, som følger af anvendelsen af artikel 28a, stk. 1, litra a) til c).

5. Uanset artikel 3g, 12, 15, og 18a, betragtes emissioner fra en luftfartøjsoperatør, hvis sammenlagte årlige emissioner er lavere end 25 000 tons, som verificerede emissioner, hvis disse bestemmes ved hjælp af et værktøj beregnet til små udledere, som er godkendt af Kommissionen og forsynet med data fra Eurocontrols EU ETS-støttefacilitet, og medlemsstaterne har mulighed for at indføre forenklede procedurer for ikke-kommercielle luftfartøjsoperatør, så længe nøjagtigheden ikke bliver mindre end ved brugen af dette værktøj.
  6. Uanset artikel 12, stk. 2a, og artikel 14, stk. 3, kan en luftfartøjsoperatør vælge ikke at rapportere emissionsdata for flyvninger til og fra lande uden for EØS ved hjælp af procentsatserne i bilag IIc og i stedet lade sådanne emissioner beregne af den kompetente myndighed. Denne beregning skal tage hensyn til data fra værktøjet til små udledere, som er godkendt af Kommissionen og forsynet med data fra Eurocontrols EU ETS-støttefacilitet. Den kompetente myndighed rapporterer alle sådanne beregninger til Kommissionen. Beregninger af emissioner, der er udledt under disse omstændigheder, betragtes som verificerede emissioner med henblik på anvendelsen af artikel 11a, 12, 14 og 28a.
  7. Efter ICAO-forsamlingen i 2016 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om, hvilke foranstaltningerne der er truffet for at gennemføre den globale markedsbaserede foranstaltning, som skal gælde for emissionerne fra 2020, og den forelægger forslag, såfremt det er hensigtsmæssigt.  
I tilfælde af at en global foranstaltning ikke finder anvendelse fra 2020, gives der i rapporten en vurdering af, i hvilket omfang emissionerne fra aktiviteter til og fra lande uden for EØS bør være dækket fra 2020 i fraværet af en sådan global foranstaltning. I sin rapport behandler Kommissionen også løsninger på andre problemstillinger, som kan opstå ved anvendelsen af stk. 1-4, samtidig med at ligebehandlingen af alle operatører på den samme rute opretholdes."
- (2) Bilagene ændres som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

## Artikel 2

1. Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [*OP: please insert concrete date – last day of 3<sup>rd</sup> month from the date of entry into force*] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.  
De anvender disse love og bestemmelser fra den [*OP: please insert concrete date: transposition + 1 day*].  
Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

## Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## **BILAG**

Efter bilag IIb til direktiv 2003/87/EF indsættes følgende bilag IIc:

### **"BILAG IIc**

#### **TABEL OVER PROCENTSATSER FOR UNDTAGELSER I HENHOLD TIL ARTIKEL 28a**

[Procentsatsen for emissioner som omhandlet i artikel 28a for flyvninger, der foretages til og fra et land ("tredjeland") uden for EØS-medlemsstaterne ("EØS-medlemsstater"), beregnes i henhold til nedenstående tabel, som inden offentliggørelsen vil blive udfyldt med de procentsatser, som fremkommer ved brug af formlen på grundlag af de bedste tilgængelige data, bl.a. med støtte fra Eurocontrol:

$$X = (Y \div Z) \times 100$$

hvor:

Z = den samlede storcirkelafstand for en flyvning fra den flyveplads i hver af de pågældende EØS-medlemsstater, som har det højeste antal flyvninger til og fra alle destinationer i tredjelands i 2012 ("referenceflyvepladsen i EØS-medlemsstaten") til flyvepladsen i det relevante tredjeland, der i 2012 havde det højeste antal flyvninger til og fra alle destinationer i EØS-medlemsstaterne ("referenceflyvepladsen i tredjelandet").

Y = den del af storcirkelafstanden for flyvningen som defineret i Z mellem referenceflyvepladsen i EØS-medlemsstaten og det første punkt på denne rute, som er 12 sømil fra det sidste punkt i EØS-medlemsstaterne, undtagen områder i tredjelands og havområder, som adskiller EØS-medlemsstaterne mere end 400 sømil.

Er der tale om flyvninger til flere tidszoner i et tredjeland, vil der indgå en procentsats for hver tidszone, der flyves til.

Strækninger til og fra EØS-medlemsstaternes besiddelser og territorier og over disse besiddelser og territorier omfattes ikke.

For perioden 2014-2020 og uden hensyntagen til den globale markedsbaserede foranstaltning, som gælder fra 2020, skal den procentsats, der gælder for flyvninger mellem EØS-medlemsstater og udviklingslande, hvis andel af den samlede udnyttede kapacitet i tonkilometer inden for internationale civile luftfartsaktiviteter udgør mindre end 1 %, være nul. I forbindelse med dette forslag anses lande for udviklingslande, hvis de på vedtagelsestidspunktet nyder godt af præferentiel adgang til Unionens marked i overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 978/2012 og således ikke er klassificeret som højindkomstlande eller højere middelindkomstlande af Verdensbanken i 2013.

*[Det er hensigten, at ovenstående formel slettes i den endelige udgave og erstattes af den tilsvarende tabel udfyldt med procentsatser beregnet af Eurocontrol.]*

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
AF	AFGHANISTAN																												
AL	ALBANIEN																												
DZ	ALGERIET																												
AO	ANGOLA																												
AG	ANTIGUA OG BARBUDA																												
AR	ARGENTINA																												
AM	ARMENIEN																												
AZ	ASERBAJDSJAN																												
BS	BAHAMAS																												
BH	BAHRAIN																												
BD	BANGLADESH																												
BB	BARBADOS																												
BY	HVIDERUSLAND																												
BZ	BELIZE																												
BJ	BENIN																												
BT	BHUTAN																												
BO	DEN FLERNATIONALE STAT BOLIVIA																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
BA	BOSNIEN- HERCEGOVINA																													
BW	BOTSWANA																													
BR	BRASILIE UTC/GMT -3																													
BR	BRASILIE UTC/GMT -4																													
BN	BRUNEI DARUSSALAM																													
BF	BURKINA FASO																													
BI	BURUNDI																													
KH	CAMBODJA																													
CM	CAMEROUN																													
CA	CANADA Newfoundland Standard Time Zone																													
CA	CANADA Atlantic Time Zone																													
CA	CANADA Eastern Time Zone																													
CA	CANADA Central Time Zone																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
CA	CANADA Mountain Time Zone																													
CA	CANADA Pacific Time Zone																													
CV	KAP VERDE																													
CF	DEN CENTRALAFRIKANSK E REPUBLIK																													
TD	TCHAD																													
CL	CHILE																													
CN	KINA inklusive HONGKONG, MACAO og TAIWAN																													
CO	COLOMBIA																													
KM	COMORERNE																													
CG	CONGO																													
CD	DEN DEMOKRATISKE REPUBLIK CONGO Eastern time zone																													
CD	DEN DEMOKRATISKE REPUBLIK CONGO Western time zone																													
CR	COSTA RICA																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
CI	ELFENBENSKYSTEN																												
CU	CUBA																												
DJ	DJIBOUTI																												
DM	DOMINICA																												
DO	DEN DOMINIKANSKE REPUBLIC																												
EC	ECUADOR																												
EG	EGYPTEN																												
SV	EL SALVADOR																												
GQ	ÆKVATORIALGUINEA																												
ER	ERITREA																												
ET	ETIOPIEN																												
GA	GABON																												
GM	GAMBIA																												
GE	GEORGIEN																												
GH	GHANA																												
GD	GRENADA																												
GT	GUATEMALA																												
GN	GUINEA																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
GW	GUINEA-BISSAU																													
GY	GUYANA																													
HT	HAITI																													
HN	HONDURAS																													
IN	INDIEN																													
ID	INDONESIEN Indonesia Western Time																													
ID	INDONESIEN Indonesia Central Time																													
ID	INDONESIEN Indonesia Eastern Time																													
IR	DEN ISLAMISKE REPUBLIK IRAN																													
IQ	IRAK																													
IL	ISRAEL																													
JM	JAMAICA																													
JP	JAPAN																													
JO	JORDAN																													
KZ	KASAKHSTAN tidszone 1																													



		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
KZ	KASAKHSTAN tidszone 2																												
KE	KENYA																												
KP	DEN DEMOKRATISKE FOLKEREPLIK KOREA																												
KR	SYDKOREA																												
KW	KUWAIT																												
KG	KIRGISISTAN																												
LA	DEN DEMOKRATISKE FOLKEREPLIK LAOS																												
LB	LIBANON																												
LS	LESOTHO																												
LR	LIBERIA																												
LY	LIBYEN																												
MK	DEN TIDLIGERE JUGOSLAVISKE REPLIK MAKEDONIEN																												
MG	MADAGASKAR																												
M W	MALAWI																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U		
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K		
MY	MALAYSIA																														
MV	MALDIVERNE																														
ML	MALI																														
MR	MAURITANIEN																														
MU	MAURITIUS																														
MX	MEXICO Central Zone																														
MX	MEXICO Pacific Zone																														
MX	MEXICO Northwest Zone																														
MD	MOLDOVA																														
MN	MONGOLIET tidszone 1																														
MN	MONGOLIET tidszone 2																														
ME	MONTENEGRO																														
MA	MAROKKO																														
MZ	MOZAMBIQUE																														
MM	MYANMAR																														

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U		
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K		
NA	NAMIBIA																														
NP	NIGERIA																														
NI	NICARAGUA																														
NE	NIGER																														
NG	NIGERIA																														
OM	OMAN																														
PK	PAKISTAN																														
PA	PANAMA																														
PG	PAPUA NY GUINEA																														
PY	PARAGUAY																														
PE	PERU																														
PH	FILIPPINERNE																														
PR	PUERTO RICO																														
QA	QATAR																														
RU	DEN RUSSISKE FØDERATION Moskvatid																														
RU	DEN RUSSISKE FØDERATION Jekaterinburgtid																														

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
RU	DEN RUSSISKE FØDERATION Omsktid																													
RU	DEN RUSSISKE FØDERATION Krasnojarsktid																													
RU	DEN RUSSISKE FØDERATION Irkutsktid																													
RU	DEN RUSSISKE FØDERATION Jakutsktid																													
RU	DEN RUSSISKE FØDERATION Vladivostoktid																													
RU	DEN RUSSISKE FØDERATION Magadantid																													
RW	RWANDA																													
KN	SAINT KITTS OG NEVIS																													
LC	SAINT LUCIA																													
VC	SAINT VINCENT OG GRENADINERNE																													
ST	SAO TOME OG PRINCIPE																													
SA	SAUDI-ARABIEN																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
SN	SENEGAL																												
RS	SERBIEN																												
SC	SEYCHELLERNE																												
SL	SIERRA LEONE																												
SG	SINGAPORE																												
SO	SOMALIA																												
ZA	SYDAFRIKA																												
SS	SYDSUDAN																												
LK	SRI LANKA																												
SD	SYDAFRIKA																												
SR	SURINAM																												
SZ	SWAZILAND																												
CH	SCHWEIZ																												
SY	DEN SYRISKE ARABISKE REPUBLIK																												
TJ	TADSIKISTAN																												
TZ	DEN FORENEDE REPUBLIK TANZANIA																												
TH	THAILAND																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
TL	TIMOR-LESTE																												
TG	TOGO																												
TT	TRINIDAD OG TOBAGO																												
TN	TUNESIEN																												
TR	TYRKIET																												
TM	TURKMENISTAN																												
UG	UGANDA																												
UA	UKRAINE																												
AE	DE FORENEDE ARABISKE EMIRATER																												
US	DE FORENEDE STATER Eastern time zone																												
US	DE FORENEDE STATER Central time zone																												
US	DE FORENEDE STATER Mountain time zone																												
US	DE FORENEDE STATER Pacific time zone																												
US	DE FORENEDE STATER Alaska time																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
	zone																												
UY	URUGUAY																												
UZ	USBEKISTAN																												
VE	DEN BOLIVARISKE REPUBLIK VENEZUELA																												
VN	VIETNAM																												
EH	VESTSAHARA																												
YE	YEMEN																												
ZM	ZAMBIA																												
ZW	ZIMBABWE																												

Uanset ovenstående er den procentsats, der gælder for flyvninger mellem regionerne i Unionens yderste periferi som defineret i artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og lande uden for EU, nul.