



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 16.10.2013
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart

(Text av betydelse för EES)

{ SWD(2013) 430 final }

{ SWD(2013) 431 final }

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Utsläpp från luftfarten är en av de snabbast växande källorna till utsläpp av växthusgaser. Den tekniska potentialen för utsläppsminskningar är begränsad inom luftfartssektorn, men genom marknadsbaserade åtgärder kan luftfarten bidra till utsläppsminskningar. Via sådana åtgärder kan flygbolagen kompensera för sina stora utsläppsökningar genom att finansiera utsläppsminskningar inom andra sektorer.

Det är sedan länge erkänt att marknadsbaserade åtgärder lämpar sig för internationell luftfart. 2001 gav ICAO-församlingen sitt stöd för öppna utsläppshandelssystem för den internationella luftfarten. Efter det att ICAO 2004 gett sitt stöd för regionala marknadsbaserade åtgärder har EU visat vägen genom att låta sitt utsläppshandelssystem omfatta luftfarten. Trots de positiva miljöeffekterna till låga ekonomiska kostnader rådde omfattande internationellt motstånd mot EU:s utsläppshandelssystem (t.ex. framfördes anklagelser om att en reglering av utsläpp från flygbolag som är baserade utanför EU skulle strida mot tredjeländers suveränitet). Domstolen har emellertid tillbakavisat överklaganden från utländska flygbolag i detta avseende och bekräftat att EU:s utsläppshandelssystem är lagligt¹.

Samtidigt har integreringen av luftfarten i EU:s utsläppshandel varit viktig för att driva på diskussionerna inom ICAO. EU:s intensiva klimatengagemang har varit avgörande när det gäller att skapa stöd inom ICAO för globala åtgärder för att ta itu med utsläppen från luftfarten. Med tanke på att EU:s utsläppshandel bara kan täcka en del av utsläppen från den internationella luftfarten kommer den kraftiga globala ökningen av dessa utsläpp att fortsätta och målen om uppsläppsminskningar att förbli målsättningar, om det inte införs marknadsbaserade åtgärder på global nivå.

Den 38:e ICAO-församlingen, 2013, har nu beslutat att utarbeta en global marknadsbaserad åtgärd som ska vara färdigställd till ICAO-församlingen 2016 och som ska genomföras senast 2020. Det har inte gjorts några framsteg i fråga om en "ram" för nationella/regionala marknadsbaserade åtgärder fram till 2020, inte minst eftersom församlingens resolution bestod av samma typ av ställningstaganden som resolutionerna 2007 och 2010, och de europeiska länderna bekräftade sina ståndpunkter om församlingens resolutioner 2007 och 2010 i fråga om så kallade samförstånd. Till följd av de framsteg som uppnåddes i fråga om en global marknadsbaserad åtgärd, och för att främja en fortsatt satsning, anser kommissionen att det är lämpligt att föreslå en sänkning av andelen utsläpp som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter fram till 2020, som en ytterligare åtgärd i enlighet med vad som redan planeras i beslut nr. 377/2013/EU.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Samråd om huruvida luftfarten bör tas med i EU:s utsläppshandel inleddes i september 2005, med meddelandet "Att minska luftfartens påverkan på klimatförändringen", KOM(2005)459, som ledde till ett lagstiftningsförslag i december 2006. Sedan dess har samråd ägt rum med tredjeländer om luftfart och utsläppshandel, både formellt (t.ex. inom ramen för EU:s och Förenta staternas gemensamma kommittés möten) och i bilaterala och multilaterala möten. Nyligen genomfördes slutligen ett internetbaserat offentligt samråd på 12 veckor mellan den 21 juni och den 13 september 2013. Det offentliga samrådet genomfördes med hjälp av de

¹ Se EG-domstolens dom i mål C-366/2010, avkunnad den 21 december 2011.

”allmänna principer och miniminormer för kommissionens samråd med berörda parter”, och alla berörda parter — inklusive offentliga myndigheter från tredjeländer — ombads lägga fram sina synpunkter om omfattningen av regionala och globala marknadsbaserade åtgärder. Kommissionen kommer att fortsätta sina konstruktiva bilaterala och multilaterala kontakter med tredjeländer.

Det offentliga samrådet bekräftar att det finns starkt stöd för marknadsbaserade åtgärder hos offentliga myndigheter, icke-statliga organisationer och flygbolag. Alla som svarat förordar marknadsbaserade åtgärder inom luftfarten. En sammanslutning motsatte sig att det införs regionala marknadsbaserade åtgärder i avvaktan på att det införs en global marknadsbaserad åtgärd. När det gäller regionala åtgärder framhåller flygbolagen administrativ enkelhet och politisk acceptans samt miljöeffektivitet och undvikande av diskriminering på flyglinjer och mellan aktörer. Offentliga myndigheter och icke-statliga organisationer lägger vikt vid att betydande utsläpp omfattas samt vid administrativ enkelhet och politisk acceptans.

Av konsekvensbedömningen framgår att det är möjligt att till låga administrativa kostnader anpassa EU:s utsläppshandelssystem till vad som väntades bli ICAO:s resolution om marknadsbaserade åtgärder för perioden fram till 2020. Den främsta vinsten med att begränsa EU-systemets räckvidd till 2020 är att en global marknadsbaserad åtgärd som tillämpas från och med 2020 kommer att få avsevärt större övergripande miljöfördelar genom att täppa till det globala utsläppsgapet ("emission gap"), täcka dubbelt så stor andel utsläpp från internationell luftfart som EU-systemet och leda till en halvering av dessa utsläpp fram till 2050.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

I linje med resultatet från den 38:e ICAO-församlingen som sammanträdde i september 2013 bör det införas en enda global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart från och med 2020. För att följa upp denna utveckling och ytterligare främja insatser för att framgångsrikt inrätta en global marknadsbaserad åtgärd, bör ändringar göras i fråga om vilka luftfartsverksamheter som omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Detta direktivförslag är en uppföljning av beslut nr 377/2013/EU ("stop the clock"-beslutet) som antogs i syfte att främja en global åtgärd genom ICAO. Liksom när det gäller beslut nr 377/2013/EU är det viktigt att Europaparlamentet och rådet snabbt kommer överens om det här förslaget, så att det upprättats då nästa tidsfrist för skyldigheterna att överlämna utsläppsrätter löper ut den 30 april 2014. Om ingen ny överenskommelse om ändring kan uppnås återgår EU:s system för handel med utsläppsrätter till den form det hade innan beslut nr 377/2013/EU. De viktigaste inslagen i det reviderade systemet för handel med utsläppsrätter enligt detta förslag skulle vara följande:

- Flygningar mellan flygplatser i EES-området skulle även fortsättningsvis helt omfattas, liksom under det ursprungliga direktivet och beslut nr 377/2013/EU.
- Flygningar till och från tredjeländer som inte är utvecklade länder och som står för mindre än 1 % av de globala utsläppen från luftfarten skulle undantas. Detta skulle utesluta linjer till cirka 80 länder på ett icke-diskriminerande sätt.
- Från och med 2014 omfattar ansvaret för utsläppen från flygningar till och från tredjeländer den del av flygningen som sker inom EES-ländernas territorium. Det föreslås ett förenklat förfarande för att fastställa vilken andel av utsläppen vid en bestämd flygning som omfattas av systemet för handel med utsläppsrätter. Det

föreslås att aktörerna ska kunna välja mellan olika metoder för övervakning, rapportering och verifiering för att garantera efterlevnad.

- Överflygningar av EES-länder är undantagna, liksom utsläpp från flygningar mellan flygplatser i tredjeländer och EES-flygplatser när det gäller europeiska besittningar och territorier, och från flygningar till och från flygplatser inom EES och dessa territorier.

Med verkan från och med 2013 avviker den här rättsakten från direktivet om ett utsläppshandelssystem med avseende på en andel utsläpp från flygningar till och från tredjeländer. För 2013 omfattar detta alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Dessa andelar anges i en bilaga för varje kalenderår mellan 2014 och 2020, och har beräknats av Eurocontrol på basis av den del av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredje länder som inte ligger mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten på EES kuster. Dessa andelar är låga uppskattningar av de faktiska klimateffekterna av luftfartyg som startar och landar på unionens flygplatser, eftersom luftfarten också påverkar klimatet genom utsläpp av kväveoxider, vattenånga, sulfatpartiklar och sotpartiklar, vars klimatpåverkan beräknas vara av samma omfattning som koldioxidutsläppens påverkan, men som inte har beaktats.

Metoden för att tillämpa procenttal på flygningar till och från tredjeländer är utformad för att vara genomförbar och pragmatisk, och bygger på de befintliga rapporteringskategorier som tillämpats sedan 2010. Utgångspunkten är länderpar, vilket innebär att siffror behövs för flygningar på flyglinjer från varje medlemsstat till tredjeländer. När flygningar genomförs till flera tidszoner i ett tredjeland ska ett procenttal anges för varje tidszon som flygningarna avser. Procenttalen tas fram på grundval av bästa tillgängliga information, bland annat uppgifter från Eurocontrol. En tabell med alla procenttal kommer att införas i bilagan.

För att ge ökad flexibilitet och alternativ övervakning, rapportering och verifiering föreslås det att erbjuda aktörerna ett val. För flygningar till och från tredje land bör en luftfartygsoperatör kunna välja att inte rapportera kontrollerade utsläpp från dessa flygningar, utan i stället förlita sig på en så korrekt som möjligt genomförd bedömning av de beräknade utsläppen uteslutande för sträckan inom EES från sådana flygningar, baserat på Eurocontrols beräkningar av den flygna distansens exakta längd innanför EES-ländernas område.

Medlemsstaterna kommer att justera tilldelningarna för åren 2013–2020 i enlighet med de andelar som anges i bilagan. Det antal utsläppsrätter som auktioneras ut av medlemsstaterna kommer att justeras i enlighet med detta.

En ytterligare föreslagen förenkling av utsläppshandelsdirektivet är att föreskriva att åtgärder inte ska vidtas mot icke-kommersiella luftfartygsoperatörer när det gäller utsläpp från små luftfartygsoperatörer som släpper ut mindre än 1 000 ton koldioxid per år. Detta väntas innebära att ca 2 200 färre luftfartygsoperatörer kommer att regleras av medlemsstaterna, vilket motsvarar 0,2 % av utsläppen. Tillsammans med andra åtgärder som vidtas för att förenkla administrationen för små luftfartygsoperatörer reducerar detta betydligt de administrativa uppgifterna för luftfartygsoperatörerna och för medlemsstaternas behöriga myndigheter, i linje med EU:s program för bättre lagstiftning.

Andra skyldigheter i fråga om flygningar påverkas inte. Denna begränsade strategi har visat sig fungera, vilket även var fallet med beslut nr 377/2013/EU. Gratis tilldelning av utsläppsrätter till operatörer skulle undergräva de utsläppsminskningar som systemet kommer att medföra, och en ny benchmarking skulle ställa stora krav på luftfartygsoperatörerna och medlemsstaterna när den globala marknadsbaserade åtgärden väntas tillämpas om sju år. Om

så inte blir fallet skulle en ny benchmarking i alla händelser göras under 2018 enligt artikel 3e i utsläppshandelsdirektivet.

Förslagets miljöfördelar härrör från två huvudfaktorer: För det första kommer förslaget att främja den globala marknadsbaserade åtgärden, som kommer att omfatta alla utsläpp från internationell luftfart från och med 2020. Beroende på vilken ambitionsnivå som fastställs för den globala marknadsbaserade åtgärden kommer de totala utsläppen från internationell luftfart att begränsas till 2020 års nivå, och kan fram till 2050 till och med halveras och ligga under 2005 års nivåer. För det andra kommer EU:s system för handel med utsläppsrätter även fortsättningsvis att medföra betydande utsläppsminskningar, som förväntas uppgå till 250 miljoner ton koldioxid under perioden 2013-2020.

Det bör också noteras att staterna måste anta nationella bestämmelser för förvaltningen av en global marknadsbaserad åtgärd. Efter 2016 års möte i ICAO:s generalförsamling bör direktivet om handel med utsläppsrätter ändras på lämpligt sätt för att möjliggöra genomförandet av denna globala marknadsbaserade åtgärd. Den globala åtgärden, som ska tillämpas från och med 2020, bör ta hänsyn till kompensationsåtgärder för utsläpp utanför luftfartssektorn inom ramen för EU:s utsläppshandel och även till utsläppsminskningar inom sektorn, som ett erkännande av IATA:s krav på tidiga åtgärder. Enligt punkt 26 i ICAO:s resolution A38/17-2 bör dessa utsläppsminskningar rapporteras till ICAO.

Det här förslaget bör antas av Europaparlamentet och rådet i början av april 2014 så att det skapas rättssäkerhet och klarhet för luftfartygsoperatörer som annars skulle behöva överlämna utsläppsrätter för sina totala utsläpp till och från tredjeländer senast den 30 april 2014, i enlighet med direktiv 2003/87/EG.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen, med hänsyn till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd för utsläpp från internationell luftfart

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Unionen försöker säkerställa en framtida internationell överenskommelse för att begränsa påverkan av växthusgaser från luftfarten, och begränsar under tiden klimatpåverkan av luftfartsverksamhet till och från flygplatser i unionen genom självständiga åtgärder. För att se till att dessa mål stöder, och inte strider mot, varandra bör hänsyn tas till utvecklingen inom internationella forum och ståndpunkter som uttrycks där, särskilt den resolution som innehåller den ”sammanfattande redogörelse för ICAO:s ständiga policy och praxis på miljöskyddsområdet” som antogs vid det 38:e mötet i ICAO-församlingen.
- (2) Det är följaktligen önskvärt att tillfälligt anse de krav som ställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG⁴ vara uppfyllda, om skyldigheterna uppfylls avseende en viss procent av utsläppen från flygningar till och från flygplatser i tredjeländer. Härvid betonar unionen att krav kan tillämpas för vissa andelar utsläpp från flygningar till och från flygplatser i länder i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), på samma sätt som juridiska krav kan tillämpas på större delar av utsläppen från flygningar till och från sådana flygplatser.
- (3) Tillämpningen av direktiv 2003/87/EG fortfarande grundas fortsatt på ankomst till eller avgång från flygplatser i EU, men för att fungera som ett enkelt och användbart

² EUT C , , s. .

³ EUT C , , s. .

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

medel för att begränsa tillämpningen av regionala marknadsbaserade åtgärder under de sju åren fram till dess att en global marknadsbaserad åtgärd tas i bruk har procentsatserna beräknats av Eurocontrol på basis av den proportionella andel av storcirkelavståndet mellan storflygplatserna inom EES och i tredjeländer som inte är mer än 12 sjömil utanför den yttersta punkten av EES kuster. Eftersom unionen inte anser att en global marknadsbaserad åtgärd bör baseras på faktiska luftrumshänsyn, i stället för på ankomster till och avgångar från flygplatser, är dessa procentsatser endast relevanta fram till 2020.

- (4) De undantag som föreskrivs i detta direktiv tar hänsyn till resultaten av de bilaterala och multilaterala kontakter med tredjeländer som kommissionen kommer att fortsätta på unionens vägnar.
- (5) I syfte att undvika snedvridning av konkurrensen är det viktigt att alla flygningar på samma rutt behandlas på samma sätt.
- (6) För att fastställa en procentandel av de kontrollerade utsläppen för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer måste utsläppsmängden för hela flygningen vara känd. Däremot tas ingen hänsyn till utsläpp som inte täcks av denna andel.
- (7) Dessutom bör luftfartygsoperatörer i fråga om flygningar till och från tredje land kunna välja att inte rapportera kontrollerade utsläpp från dessa flygningar utan i stället förlita sig på en så exakt som möjligt utförd bestämning av beräknade utsläpp som uppstår vid sådana flygningar inom EES.
- (8) Som en förenkling och för att lätta den administrativa bördan på de minsta luftfartygsoperatörer, bör icke-kommersiella luftfartygsoperatörer som släpper ut mindre än 1000 ton koldioxid per år anses uppfylla kraven i direktivet, och ytterligare åtgärder som vidtas av medlemsstaternas behöriga myndigheter bör främjas för att förenkla förvaltningsuppgifterna för de små luftfartygsoperatörerna.
- (9) Tillämpning av en procentsats på kontrollerade utsläpp för flygningar till och från flygplatser i tredjeländer, eller möjligheten för aktörerna att använda alternativa strategier bör omfatta utsläpp från 2014 och framåt i syfte att ge tid för aktörer att förstå dessa tillvägagångssätt när de planerar sin flygverksamhet.
- (10) Utan att det påverkar tillämpningen av den global marknadsbaserade åtgärd som gäller från 2020, bör utsläpp från flygningar till och från länder som är utvecklingsländer och vars andel av de sammanlagda transporterade tonkilometerna – *revenue ton kilometres* – för internationell civil luftfartsverksamhet är mindre än 1 % vara undantagna under perioden 2014-2020. Länder som anses vara utvecklingsländer för de syften som avses i detta förslag bör vara de som vid tidpunkten för antagandet av detta förslag har förmånstillträde till unionsmarknaden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 978/2012, dvs. sådana som inte under 2013 av Världsbanken klassificeras som höginkomstländer eller högre-medelinkomstländer.
- (11) För att säkerställa rättssäkerhet för luftfartygsoperatörer och nationella myndigheter är det lämpligt att låta tidsfristerna för överlämnande och rapportering av 2013 års utsläpp sträcka sig fram till och med 2015.
- (12) Efter 2016 års möte i ICAO:s generalförsamling bör kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i syfte att se till att den internationella utvecklingen kan beaktas och att eventuella frågor om tillämpningen av undantaget tas upp.
- (13) Direktiv 2003/87/EG bör ändras i enlighet med detta.

Artikel 1

Direktiv 2003/87/EG ska ändras på följande sätt:

- (1) Följande artikel ska införas efter artikel 28 som artikel 28a:

”Artikel 28a

Undantag som är tillämpliga fram till genomförandet 2020 av en internationell överenskommelse om tillämpning av en global marknadsbaserad åtgärd

1. Genom undantag från artiklarna 12.2a och 14.3 ska medlemsstaterna betrakta de krav som anges i de punkterna som uppfyllda när det gäller
 - (a) alla utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet år 2013,
 - (b) utsläpp från flygningar till och från länder utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) varje kalenderår under perioden 2014–2020, om den operatör som genomför flygningarna har överlämnat utsläppsrätter motsvarande de procentandelar av deras verifierade utsläpp från dessa flygningar som förtecknats i enlighet med bilaga IIc eller beräknats i enlighet med punkt 6,
 - (c) utsläpp från flygningar som genomförs av icke-kommersiella luftfartygsoperatörer varje kalenderår fram till 2020, om de utsläpp för vilka luftfartygsoperatören ansvarar under kalenderåret är mindre än 1 000 ton,
 - (d) överlämnande av utsläppsrätter motsvarande verifierade utsläpp för 2013 från flygningar mellan länder inom EES-området som sker senast den 30 april 2015 i stället för den 30 april 2014, och verifierade utsläpp för 2013 från dessa flygningar som rapporteras senast den 31 mars 2015 i stället för den 31 mars 2014.

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

2. Genom undantag från artikel 3e.5 och artikel 3f ska luftfartygsoperatörer som omfattas av undantagen enligt punkterna 1 a till 1 c erhålla ett antal gratis utsläppsrätter som minskas i proportion till minskningen av skyldigheten att lämna in utsläppsrätter enligt de punkterna.

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

3. Genom undantag från artikel 3d ska medlemsstaterna auktionera ut ett antal utsläppsrätter för luftfart som minskas i proportion till minskningen av det sammanlagda antalet utsläppsrätter som utfärdas.
4. Genom undantag från artikel 3d.3 ska det antal utsläppsrätter som ska auktioneras ut av varje medlemsstat för perioden 2013–2020 minskas för att överensstämma med medlemsstatens andel av tillskrivna luftfartsutsläpp som följer av tillämpningen av artikel 28 a-c.

5. Genom undantag från artiklarna 3g, 12, 15 och 18a ska utsläppen för en luftfartygsoperatör med sammanlagda årliga koldioxidutsläpp på mindre än 25 000 ton anses vara verifierade utsläpp, om de fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet, och medlemsstaterna får införa förenklade förfaranden för icke-kommersiella luftfartygsoperatörer, förutsatt att noggrannheten inte blir mindre än med ett sådant verktyg.
 6. Genom undantag från artikel 12.2 a och artikel 14.3 får luftfartygsoperatören för flygningar till och från länder utanför EES välja att inte rapportera utsläppsdata enligt procentsatserna i bilaga IIc, så att sådana utsläpp i stället beräknas av den behöriga myndigheten. Denna beräkning ska ta hänsyn till uppgifter som fastställs med hjälp av ett verktyg för små utsläppskällor som godkänts av Europeiska kommissionen och som Eurocontrol försett med data från sin stödfacilitet för utsläppshandelssystemet. Den behöriga myndigheten ska rapportera alla sådana beräkningar till kommissionen. Beräkningar av utsläpp i sådana fall ska anses vara de verifierade utsläppen från luftfartygsoperatörens verksamhet vid tillämpning av artiklarna 11a och 12, 14 och 28a.
 7. Efter ICAO-församlingen 2016 ska kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om åtgärder för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärd som ska tillämpas på utsläpp från 2020, och lägga fram lämpliga förslag.

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

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [OP: please insert concrete date – last day of 3rd month from the date of entry into force]. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den [OP: please insert concrete date – transposition + 1 day].

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar
Ordförande*

*På rådets vägnar
Ordförande*

BILAGA

Efter bilaga IIb till direktiv 2003/87/EG ska följande bilaga införas som bilaga IIc:

"BILAGA IIc

TABELL ÖVER TILLÄMPLIGA PROCENTTAL FÖR UNDANTAG ENLIGT ARTIKEL 28a

[Procenttal för utsläpp enligt artikel 28a för flygningar till och från ett land (tredjeland) utanför EES-länderna (EES-länder) ska beräknas enligt tabellen nedan som före antagandet kommer att föras med de procenttal som erhålls från formeln, på grundval av bästa tillgängliga uppgifter, inbegripet bistånd från Eurocontrol:

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

där:

Z = det totala storcirkelavståndet för en flygning från den flygplats i vart och ett av de berörda EES-länder som hade flest flygningar till och från alla destinationer i tredjeländer under 2012 (referensflygplats i EES-länderna) till den flygplats i det berörda tredjelandet som hade flest flygningar till och från alla destinationer i EES-länderna under 2012 (referensflygplats i tredjeland).

Y = delen av storcirkelavståndet för flygningen enligt definitionen i Z mellan referensflygplatsen i EES-länderna och den första punkten på den flyglinjen 12 sjömil från den yttersta punkten i någon av EES-länderna, med undantag av områden i tredjeländer och havsområden över 400 sjömil mellan EES-länder.

När flygningar genomförs till flera tidszoner i ett tredjeland ska ett procenttal anges för varje tidszon som flygningarna avser.

Avstånd till och från EES-ländernas territorier och besittningar, och över dessa territorier och besittningar, ska inte beaktas.

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

[ovanstående formel är avsedd att utgå från den slutliga texten och ersättas med motsvarande tabell med procentsatser som beräknats av Eurocontrol.]

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

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

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S V	S I	S K	U K
	Mountain Time Zone																												
CA	KANADA Pacific Time Zone																												
CV	KAP VERDE																												
CF	CENTRALAFRIKANSK A REPUBLIKEN																												
TD	TCHAD																												
CL	CHILE																												
CN	KINA inklusive HONGKONG, MACAO och TAIWAN																												
CO	KOLOMBIA																												
KM	KOMORERNA																												
CG	KONGO																												
CD	DEMOKRATISKA REPUBLIKEN KONGO – Eastern Time Zone																												
CD	DEMOKRATISKA REPUBLIKEN KONGO – Western Time Zone																												
CR	COSTA RICA																												

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

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S V	S I	S K	U 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	IRAN																												
IQ	IRAK																												
IL	ISRAEL																												
JM	JAMAICA																												
JP	JAPAN																												
JO	JORDANIEN																												
KZ	KAZAKSTAN Tidszon 1																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S V	S I	S K	U K
KZ	KAZAKSTAN Tidszon 2																												
KE	KENYA																												
KP	NORDKOREA																												
KR	SYDKOREA																												
KW	KUWAIT																												
KG	KIRGIZISTAN																												
LA	LAOS																												
LB	LIBANON																												
LS	LESOTHO																												
LR	LIBERIA																												
LY	LIBYEN																												
MK	F.D. JUGOSLAVISKA REPUBLIKEN MAKEDONIEN																												
MG	MADAGASKAR																												
M W	MALAWI																												
MY	MALAYSIA																												
MV	MALDIVERNA																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S V	S I	S K	U K
ML	MALI																												
MR	MAURETANIEN																												
MU	MAURITIUS																												
MX	MEXIKO Central Zone																												
MX	MEXIKO Pacific Zone																												
MX	MEXIKO Northwest Zone																												
MD	MOLDAVIEN																												
MN	MONGOLIET Tidszon 1																												
MN	MONGOLIET Tidszon 2																												
ME	MONTENEGRO																												
MA	MAROCKO																												
MZ	MOÇAMBIQUE																												
MM	MYANMAR																												
NA	NAMIBIA																												
NP	NEPAL																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S V	S I	S K	U K
NI	NICARAGUA																												
NE	NIGER																												
NG	NIGERIA																												
OM	OMAN																												
PK	PAKISTAN																												
PA	PANAMA																												
PG	PAPUA NYA GUINEA																												
PY	PARAGUAY																												
PE	PERU																												
PH	FILIPPINERNA																												
PR	PUERTO RICO																												
QA	QATAR																												
RU	RYSKA FEDERATIONEN Moskvatid																												
RU	RYSKA FEDERATIONEN Jekaterinburgtid																												
RU	RYSKA FEDERATIONEN Omsktid																												
RU	RYSKA																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S V	S I	S K	U K
	FEDERATIONEN Krasnojarsktid																												
RU	RYSKA FEDERATIONEN Irkutsktid																												
RU	RYSKA FEDERATIONEN Jarkutsktid																												
RU	RYSKA FEDERATIONEN Vladivostoktid																												
RU	RYSKA FEDERATIONEN Magadantid																												
RW	RWANDA																												
KN	SAINT KITTS OCH NEVIS																												
LC	SAINT LUCIA																												
VC	SAINT VINCENT OCH GRENADINERNA																												
ST	SÃO TOMÉ OCH PRÍNCIPE																												
SA	SAUDIRABIEN																												
SN	SENEGAL																												
RS	SERBIEN																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S V	S I	S K	U K
SC	SEYCHELLERNA																												
SL	SIERRA LEONE																												
SG	SINGAPORE																												
SO	SOMALIA																												
ZA	SYDAFRIKA																												
SS	SYDSUDAN																												
LK	SRI LANKA																												
SD	SUDAN																												
SR	SURINAM																												
SZ	SWAZILAND																												
CH	SCHWEIZ																												
SY	SYRIEN																												
TJ	TADZJIKISTAN																												
TZ	FÖRENADE REPUBLIKEN TANZANIA																												
TH	THAILAND																												
TL	ÖSTTIMOR																												
TG	TOGO																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S V	S I	S K	U K
TT	TRINIDAD OCH TOBAGO																												
TN	TUNISIEN																												
TR	TURKIET																												
TM	TURKMENISTAN																												
UG	UGANDA																												
UA	UKRAINA																												
AE	FÖRENADE ARABEMIRATEN																												
US	FÖRENTA STATERNA – Eastern Time Zone																												
US	FÖRENTA STATERNA – Central Time Zone																												
US	FÖRENTA STATERNA – Mountain Time Zone																												
US	FÖRENTA STATERNA – Pacific Time Zone																												
US	FÖRENTA STATERNA – Alaska Time Zone																												
UY	URUGUAY																												
UZ	UZBEKISTAN																												
VE	VENEZUELA																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S V	S I	S K	U K
VN	VIETNAM																												
EH	VÄSTSAHARA																												
YE	JEMEN																												
ZM	ZAMBIA																												
ZW	ZIMBABWE																												

Utan hinder av ovanstående ska det procenttal som ska tillämpas på flygningar mellan unionens yttersta randområden enligt definitionen i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och länder utanför unionen vara noll.