

DIREKTIV

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

minska utsläppen av dessa gaser på ett kostnadseffektivt
och ekonomiskt effektivt sätt.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 175.1,

- (2) Målet för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (nedan kallad *klimatkonventionen*), som på Europeiska gemenskapens vägnar godkändes genom rådets beslut 94/69/EG⁽⁵⁾, är att stabilisera koncentrationerna av växthusgaser i atmosfären på en nivå som gör att skadlig mänsklig påverkan på klimatsystemet kan förhindras.

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽¹⁾,

- (3) Vid Europeiska rådets möte i Bryssel den 8 och 9 mars 2007 betonades den avgörande betydelsen av att uppnå det strategiska målet att begränsa ökningen av världens medeltemperatur till högst 2 °C i förhållande till förindustriell tid. De senaste forskningsresultaten som rapporteras i den fjärde utvärderingsrapporten från den mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC) visar än tydligare att de negativa effekterna av klimatförändringen i allt högre grad allvarligt hotar ekosystem, livsmedelsproduktion, hållbar utveckling och millennieutvecklingsmålen samt människors hälsa och säkerhet. Om målet på 2 °C ska förbli möjligt att nå, måste koncentrationen av växthusgaser i atmosfären stabiliseras vid ungefär 450 ppmv koldioxidekvivalenter, vilket kräver att de globala växthusgasutsläppen når sitt högsta värde under de närmaste 10–15 åren och att de globala utsläppen därefter minskar påtagligt för att senast 2050 nå en nivå som är minst 50 % lägre än 1990 års nivåer.

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen⁽⁴⁾ inrättas ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen för att

- (4) Europeiska rådet betonade att Europeiska unionen har åtagit sig att omvandla Europa till en ekonomi med hög energieffektivitet och låga utsläpp av växthusgaser och gjorde ett kraftfullt oberoende åtagande att, till dess att en global och övergripande överenskommelse för perioden efter 2012 ingås, minska EU:s utsläpp av växthusgaser för att senast 2020 nå en nivå som är minst 20 % lägre än 1990 års nivåer. Att begränsa luftfartens utsläpp av växthusgaser är ett viktigt bidrag i linje med detta åtagande.

⁽¹⁾ EUT C 175, 27.7.2007, s. 47.

⁽²⁾ EUT C 305, 15.12.2007, s. 15.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 13 november 2007 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 april 2008 (EUT C 122 E, 20.5.2008, s. 19) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 8 juli 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT). Rådets beslut av den 24 oktober 2008.

⁽⁴⁾ EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁽⁵⁾ EGT L 33, 7.2.1994, s. 11.

- (5) Europeiska rådet betonade att EU har åtagit sig att arbeta för att nå en global och övergripande överenskommelse om att minska utsläppen av växthusgaser för tiden efter 2012 som ska möjliggöra verkningsfulla, effektiva och rättvisa åtgärder i den omfattning som krävs för att klara av de utmaningar som följer av klimatförändringarna. Rådet stödde en minskning av växthusgasutsläppen i EU fram till 2020 med 30 % i förhållande till 1990 års nivåer, som EU:s bidrag till en global och övergripande överenskommelse för perioden efter 2012, under förutsättning att andra industriländer förbinder sig att göra jämförbara utsläppsminskningar och ekonomiskt mer avancerade utvecklingsländer i rimlig utsträckning bidrar alltefter ansvar och förmåga. EU fortsätter att ha en ledande roll i förhandlingarna om en ambitiös internationell överenskommelse genom vilken målet att begränsa den globala temperaturhöjningen till 2 °C ska uppnås och stimuleras av framstegen i riktning mot detta mål vid klimatkonventionens 13:e partskonferens på Bali i december 2007. EU kommer att sträva efter att säkerställa att en sådan global överenskommelse innehåller åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från luftfart, och kommissionen bör i så fall överväga vilka ändringar av detta direktiv som krävs i den mån det är tillämpligt på luftfartygsoperatörer.
- (6) Den 14 februari 2007 antog Europaparlamentet en resolution om klimatförändringar⁽¹⁾ i vilken parlamentet hänvisade till målet att världens årsmedeltemperatur inte får öka med mer än 2 °C i förhållande till förindustriell tid och i vilken det uppmanade EU att behålla sin ledande roll i förhandlingarna med sikten inställt på upprättande av ett internationellt regelverk för perioden efter 2012 samt att upprätthålla en hög ambitionsnivå i de framtida förhandlingarna med dess internationella partner. Parlamentet betonade också vikten av att samtliga industriländer före 2020 minskar sina totala utsläpp med 30 % i förhållande till 1990 års nivå, i syfte att senast 2050 uppnå en minskning på 60–80 %.
- (7) Alla parter i klimatkonventionen är skyldiga att formulera och genomföra nationella och, där så är lämpligt, regionala program som innehåller åtgärder för att motverka klimatförändringar.
- (8) Enligt Kyotoprotokollet till klimatkonventionen, som godkändes på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2002/358/EG⁽²⁾, ska industriländerna sträva efter att begränsa eller minska utsläpp av sådana växthusgaser från luftfart som inte omfattas av Montrealprotokollet genom insatser i Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).
- (9) Gemenskapen är inte fördragsslutande part i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart, men alla medlemsstater är fördragsslutande parter i den konventionen och Icao-medlemmar. Medlemsstaterna fortsätter att stödja samarbetet med andra stater i Icao för att utveckla åtgärder mot luftfartens påverkan på klimatet, bland annat marknadsbaserade styrmedel. Vid det sjätte mötet i Icaos miljökommitté (Committee on Aviation Environmental Protection) 2004 enades man om att ett system för utsläppshandel inrättat speciellt för luftfarten och baserat på ett nytt rättsligt instrument under Icaos överinseende framstod som så olämpligt att det då inte längre borde övervägas. I resolution A35–5 från Icaos 35:e församling i september 2004 föreslås därför inget nytt rättsligt instrument utan i stället förordas ett öppet system för utsläppshandel och möjlighet för staterna att införa utsläpp från den internationella luftfarten i sina befintliga system för utsläppshandel. I tillägg L till resolution A36–22 från Icaos 36:e församling i september 2007 uppmanas de fördragsslutande staterna att inte tillämpa något system för handel med utsläppsrätter på andra fördragsslutande staters luftfartygsoperatörer annat än enligt inbördes överenskomme mellan dessa stater. Europeiska gemenskapens medlemsstater och femton andra europeiska stater erinrade om att Chicagokonventionen innehåller ett uttryckligt erkännande av varje fördragsslutande parts rätt att på ett icke-diskriminerande sätt tillämpa sina egna lagar och bestämmelser på luftfartyg från alla stater och reserverade sig mot denna resolution och förbehöll sig rätten att enligt Chicagokonventionen på ett icke-diskriminerande sätt införa och tillämpa marknadsbaserade åtgärder på alla luftfartygsoperatörer från alla stater som tillhandahåller tjänster till, från eller inom deras territorium.
- (10) Enligt gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram, som fastställdes genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1600/2002/EG⁽³⁾, ska gemenskapen fastställa och genomföra särskilda åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser från luftfarten, om man inte senast 2002 enats om sådana åtgärder inom ramen för Icao. Genom sina slutsatser från oktober 2002, december 2003 och oktober 2004 har rådet upprepade gånger uppmanat kommissionen att föreslå åtgärder för att minska den internationella luftfartens påverkan på klimatet.
- (11) Program och åtgärder bör genomföras på medlemsstats- och gemenskapsnivå inom alla sektorer av gemenskapens ekonomi för att åstadkomma de stora minskningar som krävs. En fortsatt ökning av luftfartens påverkan på klimatet i nuvarande takt kommer i stor utsträckning att radera ut de minskningar av utsläppen som görs inom andra sektorer för att motverka klimatförändringen.

⁽¹⁾ EUT C 287 E, 29.11.2007, s. 344.

⁽²⁾ EGT L 130, 15.5.2002, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 242, 10.9.2002, s. 1.

- (12) I sitt meddelande av den 27 september 2005 till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionalkommittén med titeln "Att minska luftfartens påverkan på klimatet" presenterade kommissionen en strategi för att minska luftfartens klimatpåverkan. Som ett inslag i ett omfattande åtgärds paket föreslås att luftfarten ska omfattas av gemenskapssystemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser och att en arbetsgrupp för luftfarten ska inrättas bestående av berörda aktörer och ingå som en del i den andra fasen av det europeiska klimatförändringsprogrammet med uppgift att studera olika sätt att låta luftfarten omfattas av gemenskapssystemet. I sina slutsatser från 2 december 2005 konstaterade rådet att från ekonomisk och miljömässig synpunkt tycks det bästa sättet att gå vidare vara att låta luftfarten omfattas av gemenskapssystemet och uppmanade kommissionen att före utgången av 2006 lägga fram ett lagstiftningsförslag i frågan. I sin resolution av den 4 juli 2006 om att minska luftfartens påverkan på klimatet⁽¹⁾ konstaterade Europaparlamentet att utsläppshandel har potential att spela en roll som en del av ett omfattande åtgärds paket för att ta itu med luftfartens påverkan på klimatet förutsatt att den utformas på rätt sätt.
- (13) Ett omfattande åtgärds paket bör även innehålla operationella och tekniska åtgärder. Förbättringar i flygledningstjänsten inom ramen för programmet för det gemensamma europeiska luftrummet och programmet Sesar skulle kunna bidra till att öka den totala bränsleeffektiviteten med så mycket som 12 %. Forskning om ny teknik, inklusive metoder för att förbättra flygplanens bränsleeffektivitet, kan leda till ytterligare minskningar av utsläppen från luftfarten.
- (14) Syftet med de ändringar av direktiv 2003/87/EG som görs genom detta direktiv är att minska luftfartens påverkan på klimatet genom att utsläpp från luftfartssamhet integreras i gemenskapssystemet.
- (15) Luftfartygsoperatörerna har den mest direkta kontrollen över vilka luftfartygstyper som används och det sätt på vilket de flygs och bör därför ansvara för att skyldigheterna i detta direktiv fullgörs, bland annat skyldigheten att utarbeta en övervakningsplan och att övervaka och rapportera utsläpp enligt den planen. En luftfartygsoperatör kan identifieras genom en Icao-beteckning eller annan erkänd beteckning som används för att identifiera flygningen. Om luftfartygsoperatörens identitet inte är känd, bör luftfartygets ägare anses vara luftfartygsoperatör, såvida den inte bevisar vilken annan person som är luftfartygsoperatör.
- (16) För att undvika snedvridningar av konkurrensen och förbättra miljöeffektiviteten bör utsläppen från alla flygningar till och från gemenskapens flygplatser ingå från och med 2012.
- (17) Gemenskapen och dess medlemsstater bör fortsätta att sträva efter att nå en överenskommelse om globala åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från luftfarten. Gemenskapssystemet kan komma att tjäna som modell för användning av utsläppshandel i hela världen. Gemenskapen och dess medlemsstater bör fortsätta att hålla kontakten med tredje parter under genomförandet av detta direktiv och uppmantra tredjeländer att vidta motsvarande åtgärder. Om ett tredjeland inför åtgärder, som har åtminstone samma miljöeffekter som detta direktiv, för att minska påverkan på klimatet av flygningar till gemenskapen, bör kommissionen efter samråd med det landet överväga tillgängliga alternativ för att möjliggöra optimal samverkan mellan gemenskapssystemet och det landets åtgärder. System för utsläppshandel som håller på att utvecklas i tredjeländer börjar vara mogna för optimal samverkan med gemenskapssystemet när det gäller omfattandet av luftfarten. Bilateral arrangemang för att knyta gemenskapssystemet till andra handelssystem för att på så sätt skapa ett gemensamt system, eller för att beakta motsvarande åtgärder för att undvika dubbelreglering, skulle kunna vara ett steg mot en global överenskommelse. Då sådana bilateral arrangemang utformas får kommissionen ändra de typer av luftfartssamhet som ingår i gemenskapssystemet, inbegripet justeringar som följaktligen måste göras av den totala mängd utsläppsrätter som ska utfärdas för luftfartygsoperatörer.
- (18) Vissa flygningar bör med hänsyn till principen om bättre lagstiftning undantas från gemenskapssystemet. För att undvika orimliga administrativa bördor bör operatörer av kommersiella lufttransporter som under tre fyramånersperioder i rad har färre än 243 flygningar per period undantas från gemenskapssystemet. Detta skulle gynna flygbolag med begränsad verksamhet inom gemenskapssystemet, inbegripet flygbolag från utvecklingsländer.
- (19) Luftfarten påverkar det globala klimatet genom utsläpp av koldioxid, kväveoxider, vattenånga, sulfatpartiklar och sotpartiklar. IPCC uppskattar att luftfartens samlade klimatpåverkan för närvarande är två till fyra gånger större

(¹) EUT C 303 E, 13.12.2006, s. 119.

än enbart inverkan från dess tidigare koldioxidutsläpp. Nya forskningsrön i gemenskapen visar att luftfartens samlade klimatpåverkan kan vara omkring två gånger högre än påverkan från enbart koldioxidutsläpp. Ingen av dessa uppskattningar tar emellertid hänsyn till cirrusmolnens inverkan, om vilken det råder stor osäkerhet. I enlighet med artikel 174.2 i fördraget ska gemenskapens miljöpolitik bygga på försiktighetsprincipen. I väntan på framsteg inom forskningen bör åtgärder så långt som möjligt vidtas mot all påverkan på grund av luftfart. Kväveoxidutsläpp kommer att regleras genom annan lagstiftning som kommissionen ska lämna förslag till under 2008. Forskning om bildandet av kondensstrimmor och cirrusmoln och effektiva motåtgärder, inbegripet operationella och tekniska åtgärder, bör främjas.

- (20) För att undvika snedvridning av konkurrensen bör det tas fram en harmoniserad tilldelningsmetod för fastställande av den totala mängd utsläppsrätter som ska utfärdas och för tilldelning av utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer. En del av utsläppsrätterna kommer att auktioneras ut enligt regler som ska utarbetas av kommissionen. En särskild reserv av utsläppsrätter bör skapas för att se till att nya luftfartygsoperatörer får marknadstillträde och för att hjälpa luftfartygsoperatörer som kraftigt ökar antalet tonkilometer i sin verksamhet. Utsläppsrätter bör fortsätta att utfärdas till luftfartygsoperatörer som upphör med sin verksamhet fram till utgången av den period för vilken kostnadsfria utsläppsrätter redan har tilldelats.
- (21) Det är lämpligt med en fullständig harmonisering av den andel av utsläppsrätterna som alla luftfartygsoperatörer som deltar i gemenskapssystemet erhåller kostnadsfritt, så att luftfartygsoperatörerna garanteras likvärdiga villkor eftersom varje luftfartygsoperatör kommer att omfattas av en enda medlemsstats bestämmelser vid alla sina flygningar till, från och inom EU och av bestämmelser om icke-diskriminering i bilaterala luftfartsavtal med tredjeländer.
- (22) Luftfarten bidrar till hur mänsklig verksamhet totalt sett påverkar klimatförändringen, och miljöpåverkan genom växthusgasutsläpp från luftfartyg kan mildras genom åtgärder för att ta itu med klimatförändringen i EU och tredjeländer, särskilt i utvecklingsländer, och för att finansiera forskning och utveckling för mildrande av och anpassning till klimatförändringen, i synnerhet inom flygteknik och luftfart. Beslut som avser de nationella offentliga utgifterna är däremot en fråga för medlemsstaterna enligt subsidiaritetsprincipen. Utan att det påverkar detta

förhållande bör intäkter från auktioner av utsläppsrätter eller motsvarande belopp, om detta krävs enligt överordnade budgetprinciper i medlemsstaterna, till exempel principerna om enhet och universalitet, användas för minskning av utsläppen av växthusgaser, anpassning till effekterna av klimatförändringen i EU och tredjeländer, finansiering av forskning och utveckling när det gäller mildrande och anpassning samt täckande av kostnaderna för att administrera gemenskapssystemet. Intäkter från auktioner bör också användas för transporter med låga utsläppsnivåer. Auktionsintäkter bör framför allt användas för finansiering av bidrag till den globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi och för åtgärder mot avskogning och för underlättande av anpassningen i utvecklingsländer. Bestämmelserna i detta direktiv om användning av intäkter bör inte föregripa ett beslut om användning av intäkter från auktioner av utsläppsrätter i ett vidare sammanhang vid den allmänna översynen av direktiv 2003/87/EG.

- (23) Bestämmelser om användning av auktionsintäkter bör anmälas till kommissionen. Sådana anmälningar befriar inte medlemsstaterna från skyldigheten att enligt artikel 88.3 i fördraget underrätta kommissionen om vissa nationella åtgärder. Detta direktiv bör inte påverka utgången av framtida förfaranden beträffande statligt stöd vilka genomförs med stöd av artiklarna 87 och 88 i fördraget.
- (24) För att göra gemenskapssystemet mer kostnadseffektivt bör luftfartygsoperatörer ha rätt att upp till en harmoniserad procentandel använda sådana certifierade utsläppsminskningar (CER) och utsläppsminskningenheter (ERU) som härrör från projektverksamhet, för att uppfylla skyldigheterna när det gäller överlämnande av utsläppsrätter. Användningen av CER och ERU bör motsvara de kriterier för godkännande för användning i handelssystemet som föreskrivs i detta direktiv. Genomsnittet av de procentandelar som medlemsstaterna har fastställt för användningen av CER och ERU under den första åtagandeperioden enligt Kyotoprotokollet uppgår till omkring 15 %.
- (25) I slutsatserna från sitt möte i Bryssel den 13 och 14 mars 2008 påpekade Europeiska rådet att risken för koldioxidläckage i ett globalt sammanhang med konkurrerande marknader är ett problem som utan dröjsmål måste analyseras och åtgärdas i det nya direktivet om ett system för handel med utsläppsrätter, så att lämpliga åtgärder kan vidtas om internationella förhandlingar inte leder till resultat. En internationell överenskommelse är fortfarande det bästa sättet att lösa denna fråga.

- (26) För att minska luftfartygsoperatörernas administrativa börda bör endast en medlemsstat ansvara för varje enskild luftfartygsoperatör. Medlemsstaterna bör vara skyldiga att se till att kraven i detta direktiv uppfylls av luftfartygsoperatörer, till vilka en operativ licens utfärdats i den medlemsstaten, eller av luftfartygsoperatörer som saknar operativ licens eller kommer från tredjeländer och vars utsläpp under ett basår till största delen kan tillskrivas den medlemsstaten. Om en luftfartygsoperatör inte uppfyller kraven i detta direktiv och andra verkställighetsåtgärder som den administrerande medlemsstaten vidtagit inte har lett till att kraven uppfylls, bör medlemsstaterna agera solidariskt. Den administrerande medlemsstaten bör därför kunna begära att kommissionen som en sista utväg beslutar om ett verksamhetsförbud på gemenskapsnivå för den berörda luftfartygsoperatören.
- (27) Med hänsyn till att utsläppen från internationell luftfart inte omfattas av medlemsstaternas åtaganden enligt Kyotoprotokollet, och för att undvika att funktionen hos gemenskapssystemets redovisningssystem skadas, bör utsläppsrätter som tilldelas luftfarten få användas enbart för att uppfylla luftfartygsoperatörernas skyldigheter att överlämna utsläppsrätter enligt detta direktiv.
- (28) För att garantera att luftfartygsoperatörerna behandlas lika bör medlemsstaterna följa harmoniserade regler för administrationen av de luftfartygsoperatörer som de har ansvaret för, i enlighet med särskilda riktlinjer som bör tas fram av kommissionen.
- (29) För att garantera att gemenskapssystemet fungerar i miljöhänseende bör enheter som överlämnas av luftfartygsoperatörer endast räknas av mot sådana mål för minskning av växthusgaser som beaktar dessa utsläpp.
- (30) Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) kan förfoga över uppgifter som kan vara till gagn för medlemsstaterna eller kommissionen när de ska fullgöra sina skyldigheter enligt detta direktiv.
- (31) Gemenskapssystemets bestämmelser om övervakning, rapportering och kontroll av utsläpp, liksom dess bestämmelser om påföljder för verksamhetsutövare, bör gälla också för luftfartygsoperatörer.
- (32) Kommissionen bör göra en översyn av hur direktiv 2003/87/EG fungerar med avseende på luftfartsverksamhet på grundval av erfarenheterna från dess tillämpning och bör sedan avge rapport till Europaparlamentet och rådet.
- (33) Vid en översyn av hur direktiv 2003/87/EG fungerar med avseende på luftfartsverksamhet bör man beakta det strukturella beroendet av luftfarten hos länder som inte har adekvata och jämförbara alternativa transportsätt och som därför är starkt beroende av luftfarten och där turismsektorn i hög grad bidrar till dessa länders BNP. Särskild omsorg bör ägnas åt att minska eller till och med undanröja tillgänglighets- och konkurrenskraftsproblem som kan uppstå i gemenskapens yttersta randområden, i enlighet med artikel 299.2 i fördraget, liksom problem avseende skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i samband med genomförandet av detta direktiv.
- (34) Ministeruttalandet om Gibraltars flygplats, som man enades om i Córdoba den 18 september 2006 under det första ministermötet i forumet om dialog om Gibraltar, kommer att ersätta den gemensamma förklaring om Gibraltars flygplats som gjordes i London den 2 december 1987, och fullständig överensstämmelse med detta uttalande kommer att anses utgöra överensstämmelse med förklaringen från 1987.
- (35) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (36) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att besluta om åtgärder för auktionering av utsläppsrätter som inte måste tilldelas kostnadsfritt, att fastställa närmare bestämmelser om handhavandet av den särskilda reserven för vissa luftfartygsoperatörer och om de förfaranden som ska gälla när det begärs att kommissionen ska besluta om införande av ett verksamhetsförbud för en luftfartygsoperatör, samt att ändra den luftfartsverksamhet som anges i bilaga I, när ett tredjeland inför bestämmelser för att minska luftfartens påverkan på klimatet. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (37) Eftersom målet för detta direktiv inte kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (38) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽²⁾ uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så vitt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan direktivet och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

- (39) Direktiv 2003/87/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2003/87/EG

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

1. Följande rubrik ska införas före artikel 1:

"KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER"

2. I artikel 2 ska följande punkt läggas till:

"3. Tillämpningen av detta direktiv på flygplatsen i Gibraltar ska inte anses påverka Konungariket Spaniens respektive Förenade kungarikets rättsliga ståndpunkter i tvisten om överhögheten över det territorium där flygplatsen är belägen."

3. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

- a) Led b ska ersättas med följande:

"b) *utsläpp*: utsläpp i atmosfären av växthusgaser från källor belägna inom en anläggning eller utsläpp från ett luftfartyg vid bedrivande av luftfartsverksamhet enligt bilaga I av sådana gaser som är närmare angivna med avseende på denna verksamhet."

- b) Följande led ska läggas till:

"o) *luftfartygsoperatör*: person som med ett luftfartyg bedriver luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I, eller, då denna person är okänd eller inte utpekats av ägaren till luftfartyget, luftfartygets ägare,

p) *operatör av kommersiella lufttransporter*: en operatör som mot ersättning tillhandahåller reguljär och icke-reguljär flygtrafik till allmänheten för transport av passagerare, gods eller post,

q) *administrerande medlemsstat*: medlemsstat som i enlighet med artikel 18a ansvarar för administrationen av gemenskapssystemet beträffande en luftfartygsoperatör,

r) *tillskrivna luftfartsutsläpp*: utsläpp från alla flygningar som utgör sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I och som avgår från en flygplats på en medlemsstats territorium och sådana flygningar som ankommer till en sådan flygplats från ett tredjeland,

s) *historiska luftfartsutsläpp*: genomsnittliga årliga utsläpp under kalenderåren 2004, 2005 och 2006 från luftfartyg vid bedrivande av luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I."

4. Följande kapitel ska införas efter artikel 3:

"KAPITEL II

LUFTFART

Artikel 3a

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel ska tillämpas på fördelning och utfärdande av utsläppsrätter för luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.

Artikel 3b

Luftfartsverksamhet

Senast den 2 augusti 2009 ska kommissionen, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 23.2, utarbeta riktlinjer för den närmare tolkningen av luftfartsverksamheten i bilaga I.

Artikel 3c

Totalt antal utsläppsrätter för luftfart

1. För perioden 1 januari 2012–31 december 2012 ska det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer motsvara 97 % av de historiska luftfartsutsläppen.

2. För den period som avses i artikel 11.2 och som börjar den 1 januari 2013 och för varje period därefter, såvida inga ändringar görs till följd av den översyn som avses i artikel 30.4, ska det sammanlagda antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer motsvara 95 % av de historiska luftfartsutsläppen multiplicerat med det antal år som perioden omfattar.

Denna procentandel får ses över som ett led i den allmänna översynen av detta direktiv.

3. Kommissionen ska se över det totala antalet utsläppsrätter som ska fördelas till luftfartygsoperatörer i enlighet med artikel 30.4.

4. Senast den 2 augusti 2009 ska kommissionen fastställa de historiska luftfartsutsläppen baserat på bästa tillgängliga uppgifter, inbegripet skattningar grundade på faktisk trafikinformation. Detta beslut ska beaktas i den kommitté som avses i artikel 23.1.

Artikel 3d

Metod för tilldelning av utsläppsrätter för luftfart genom auktion

1. För perioden som avses i artikel 3c.1 ska 15 % av utsläppsrätterna fördelas genom auktion.

2. Från den 1 januari 2013 ska 15 % av utsläppsrätterna fördelas genom auktion. Denna andel får höjas som ett led i den allmänna översynen av detta direktiv.

3. En förordning ska antas med närmare bestämmelser om medlemsstaternas fördelning genom auktionering av de utsläppsrätter som inte ska fördelas gratis enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel eller artikel 3f.8. Det antal utsläppsrätter som varje medlemsstat ska fördela genom auktionering under varje period ska vara proportionellt mot medlemsstatens andel av de totala tillskrivna luftfartsutsläppen för alla medlemsstater under det referensår vars uppgifter rapporterats enligt artikel 14.3 och kontrollerats enligt artikel 15. För den period som avses i artikel 3c.1 ska referensåret vara 2010, och för de efterföljande perioderna som avses i artikel 3c ska referensåret vara det kalenderår som löper ut 24 månader före starten av den period som auktionen avser.

Ovannämnda förordning, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 23.3.

4. Medlemsstaterna ska besluta om hur intäkterna från auktionering av utsläppsrätter ska användas. Dessa intäkter bör användas för att komma till rätta med klimatförändringar i EU och tredjeländer, bland annat för att minska utsläppen av växthusgaser, göra anpassningar till klimatförändringens följder i EU och tredjeländer, särskilt utvecklingsländer, finansiera forskning om och utveckling av mildrande åtgärder och anpassningsåtgärder, inte minst inom flygteknik och luftfart, minska utsläppen med hjälp av transporter med låga utsläppsnivåer, samt för att täcka kostnaderna för att administrera gemenskapssystemet. Auktionsintäkter bör också användas för finansiering av bidrag till den globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi och för åtgärder mot avskogning.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om åtgärder som vidtagits enligt denna punkt.

5. Att en medlemsstat lämnar information till kommissionen enligt detta direktiv befriar den inte från underrättelseskyldigheten enligt artikel 88.3 i fördraget.

Artikel 3e

Tilldelning och utfärdande av utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer

1. För varje period som avses i artikel 3c får en luftfartygsoperatör ansöka om sådana utsläppsrätter som ska tilldelas gratis. Ansökan får göras genom att till den behöriga myndigheten i den administrerande medlemsstaten lämna in verifierade uppgifter om tonkilometer för sådan

luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I och som luftfartygsoperatören bedrivit under övervakningsåret. I denna artikel avses med övervakningsår det kalenderår som löper ut 24 månader innan den period börjar som ansökan avser i enlighet med bilagorna IV och V, eller 2010 avseende den period som avses i artikel 3c.1. Alla ansökningar ska göras minst 21 månader innan den period inleds som ansökningarna avser, eller senast den 31 mars 2011 när det gäller den period som avses i artikel 3c.1.

2. Senast 18 månader före inledningen av den period som ansökan avser, eller senast den 30 juni 2011 när det gäller den period som avses i artikel 3c.1, ska medlemsstaterna till kommissionen lämna in de ansökningar som avses i punkt 1.

3. Senast 15 månader före inledningen av respektive period som avses i artikel 3c.2, eller senast den 30 september 2011 när det gäller den period som avses i artikel 3c.1, ska kommissionen beräkna och anta ett beslut om följande:

- a) Det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas för den perioden i enlighet med artikel 3c.
- b) Antalet utsläppsrätter som ska fördelas genom auktion under den perioden i enlighet med artikel 3d.
- c) Antalet utsläppsrätter i den särskilda reserven för luftfartygsoperatörer under den perioden i enlighet med artikel 3f.1.
- d) Antalet utsläppsrätter som ska tilldelas gratis under den perioden, genom att minska det beslutade totala antalet utsläppsrätter enligt led a med det antal utsläppsrätter som avses i leden b och c.
- e) Det riktmärke som ska användas för att tilldela de kostnadsfria utsläppsrätterna till luftfartygsoperatörer vars ansökningar lämnats in till kommissionen i enlighet med punkt 2.

Det riktmärke som avses i led e, uttryckt i utsläppsrätter per tonkilometer, ska beräknas genom att dividera det antal utsläppsrätter som avses i led d med summan av antalet tonkilometer som angetts i de ansökningar som lämnats in till kommissionen i enlighet med punkt 2.

4. Senast tre månader efter kommissionens beslut enligt punkt 3 ska varje administrerande medlemsstat beräkna och offentliggöra följande uppgifter:

a) den totala tilldelningen av utsläppsrätter för perioden till varje luftfartygsoperatör vars ansökan har lämnats in till kommissionen i enlighet med punkt 2, vilken beräknas genom att uppgiften om tonkilometer i ansökningen till kommissionen multipliceras med det riktmärke som avses i punkt 3 e, och

b) den tilldelning av utsläppsrätter till varje luftfartygsoperatör för varje år som ska fastställas genom att dennes sammanlagda antal utsläppsrätter, som beräknats enligt punkt a, divideras med det antal år i perioden under vilket luftfartygsoperatören bedriver luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.

5. Senast den 28 februari 2012 och därefter den 28 februari varje år, ska den behöriga myndigheten i den administrerande medlemsstaten till varje luftfartygsoperatör utfärda det antal utsläppsrätter som tilldelats luftfartygsoperatören för det året enligt denna artikel eller artikel 3f.

Artikel 3f

Särskild reserv för vissa luftfartygsoperatörer

1. Under varje period som avses i artikel 3c.2 ska 3 % av det sammanlagda antalet utsläppsrätter som ska tilldelas avsättas till en särskild reserv för luftfartygsoperatörer

a) som inleder luftfartsverksamhet enligt bilaga I efter det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer överlämnats enligt artikel 3e.1 för en period som avses i artikel 3c.2, eller

b) vars antal tonkilometer ökat med i genomsnitt mer än 18 % per år mellan det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer överlämnats enligt artikel 3e.1 för en period som avses i artikel 3c.2 och det andra kalenderåret under den perioden,

och vars verksamhet enligt led a, eller ökning av verksamhet enligt led b, inte helt eller delvis utgör en fortsättning på en luftfartsverksamhet som tidigare bedrivits av en annan luftfartygsoperatör.

2. En luftfartygsoperatör som är berättigad till tilldelning enligt punkt 1, kan ansöka om gratis tilldelning av utsläppsrätter ur den särskilda reserven genom en ansökan ställd till den behöriga myndigheten i sin administrerande medlemsstat. En ansökan ska göras senast den 30 juni under det tredje året av den period som avses i artikel 3c.2 som ansökan avser.

En luftfartygsoperatör som tilldelas utsläppsrätter enligt punkt 1 b får tilldelas högst 1 000 000 utsläppsrätter.

3. En ansökan enligt punkt 2 ska

a) innehålla verifierade uppgifter om tonkilometer enligt bilagorna IV och V för den luftfartsverksamhet enligt bilaga I som luftfartygsoperatören bedrivit under det andra kalenderåret av den period enligt artikel 3c.2 som ansökan avser,

b) styrka att villkoren för att vara berättigad till tilldelning enligt punkt 1 är uppfyllda, och

c) om det rör sig om luftfartygsoperatörer som omfattas av punkt 1 b, ange

i) den procentuella ökningen i tonkilometer som genererats av denna luftfartygsoperatör mellan det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer lämnats in enligt artikel 3e.1 för en period som avses i artikel 3c.2, och det andra kalenderåret under den perioden,

ii) ökningen i tonkilometer, i absoluta tal, som genererats av denna luftfartygsoperatör mellan det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer lämnats in enligt artikel 3e.1 för en period som avses i artikel 3c.2 och det andra kalenderåret under den perioden, och

iii) ökningen i tonkilometer, i absoluta tal, som genererats av denna luftfartygsoperatör mellan det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer lämnats in enligt artikel 3e.1 för en period som avses i artikel 3c.2 och det andra kalenderåret under den perioden, som överstiger det procenttal som anges i punkt 1 b.

4. Senast sex månader efter sista dagen för ansökan enligt punkt 2 ska medlemsstaterna till kommissionen lämna in ansökningar som inkommit enligt denna punkt.

5. Senast tolv månader efter sista dagen för ansökan enligt punkt 2 ska kommissionen besluta om det riktmärke som ska användas för tilldelning av gratis utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer vars ansökningar lämnats in till kommissionen i enlighet med punkt 4.

Om inte annat följer av punkt 6 ska riktmärket vara lika med antalet utsläppsrätter i den särskilda reserven dividerat med summan av

a) uppgifter om tonkilometer för de luftfartygsoperatörer som omfattas av punkt 1 a som ingår i ansökningar som lämnats in till kommissionen i enlighet med punkterna 3 a och 4, och

b) ökningen i tonkilometer, i absoluta tal, som överstiger det procenttal som är angivet i punkt 1 b, för luftfartygsoperatörer som omfattas av punkt 1 b som ingår i ansökningar som lämnats in till kommissionen i enlighet med punkterna 3 c iii och 4.

6. Det riktmärke som avses i punkt 5 får inte leda till en årlig tilldelning per tonkilometer som överstiger den årliga tilldelningen per tonkilometer till luftfartygsoperatörer enligt artikel 3e.4.

7. Senast tre månader efter kommissionens beslut enligt punkt 5 ska varje administrerande medlemsstat beräkna och offentliggöra följande uppgifter:

a) tilldelningen av utsläppsrätter från den särskilda reserven till varje luftfartygsoperatör vars ansökan lämnats in till kommissionen i enlighet med punkt 4. Denna tilldelning ska beräknas genom att det riktmärke som avses i punkt 5 multipliceras med,

i) om det rör sig om en luftfartygsoperatör som omfattas av punkt 1 a, uppgifter om tonkilometer i den ansökan som lämnats in till kommissionen enligt punkterna 3 a och 4,

ii) om det rör sig om en luftfartygsoperatör som omfattas av punkt 1 b, ökningen i tonkilometer, i absoluta tal, som överstiger det procenttal som anges i punkt 1 b, som ingår i den ansökan som lämnats in till kommissionen enligt punkterna 3 c iii och 4, och

b) tilldelningen av utsläppsrätter till varje luftfartygsoperatör för varje år, som ska fastställas genom att operatörens tilldelning av utsläppsrätter enligt punkt a divideras med antalet hela kalenderår som återstår i den period som avses i artikel 3c.2 som tilldelningen avser.

8. Utsläppsrätter i den särskilda reserven som inte har tilldelats ska auktioneras ut av medlemsstaterna.

9. Kommissionen får fastställa närmare föreskrifter om hur den särskilda reserven i denna artikel ska fungera, inklusive bedömning av uppfyllande av villkoren för att vara tilldelningsberättigad enligt punkt 1. Dessa åtgärder, som

avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 23.3.

Artikel 3g

Övervaknings- och rapporteringsplaner

Den administrerande medlemsstaten ska se till att varje luftfartygsoperatör till den behöriga myndigheten i den medlemsstaten lämnar in en övervakningsplan med åtgärder som ska vidtas för att övervaka och rapportera utsläpp och uppgifter om tonkilometer för inlämnande av en ansökan enligt artikel 3e, och att dessa planer godkänns av den behöriga myndigheten i enlighet med de riktlinjer som antagits enligt artikel 14.”

5. Följande rubrik och artikel ska införas:

”KAPITEL III

STATIONÄRA ANLÄGGNINGAR

Artikel 3h

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel ska tillämpas på tillstånd för utsläpp av växthusgaser samt på fördelning och utfärdande av utsläppsrätter för verksamhet som anges i bilaga I och som inte utgör luftfartsverksamhet.”

6. Led e i artikel 6.2 ska ersättas med följande:

”e) Skyldighet att överlämna utsläppsrätter, med undantag för utsläppsrätter som utfärdats enligt kapitel II, motsvarande de sammanlagda utsläppen från anläggningen under varje kalenderår, efter kontroll i enlighet med artikel 15, inom fyra månader efter det ifrågavarande kalenderårets slut.”

7. Följande rubrik ska införas efter artikel 11:

”KAPITEL IV

BESTÄMMELSER FÖR LUFTFARTSVERKSAMHET OCH STATIONÄRA ANLÄGGNINGAR”

8. I artikel 11a ska följande punkt införas:

”1a. Under den period som avses i artikel 3c.1 får luftfartygsoperatörer använda CER och ERU upp till 15 % av det antal utsläppsrätter som luftfartygsoperatörerna ska överlämna enligt artikel 12.2a.

För därefter följande perioder ska procentandelen av CER och ERU som får användas i samband med luftfartsverksamhet ses över som ett led i den allmänna översynen av detta direktiv och med beaktande av utvecklingen av den internationella klimatförändringsstrategin.

Kommissionen ska offentliggöra denna procentandel senast sex månader före inledningen av varje sådan period som avses i artikel 3c."

9. I artikel 11b.2 ska ordet "anläggningar" ersättas med ordet "verksamheter".

10. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska orden "en luftfartygsoperatör kan fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 2a eller" infogas efter orden "så att".

b) Följande punkt ska införas:

"2a. De administrerande medlemsstaterna ska se till att varje luftfartygsoperatör senast den 30 april varje år överlämnar det antal utsläppsrätter som motsvarar de sammanlagda utsläppen från luftfartygsoperatörens luftfartsverksamhet enligt bilaga I under det föregående kalenderåret, i överensstämmelse med den kontroll som utförts i enlighet med artikel 15. Medlemsstaterna ska se till att de utsläppsrätter som överlämnas i enlighet med denna punkt därefter annulleras."

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Medlemsstaterna ska se till att verksamhetsutövaren för varje anläggning senast den 30 april varje år överlämnar det antal utsläppsrätter, med undantag för utsläppsrätter som utfärdas enligt kapitel II, som motsvarar de sammanlagda utsläppen från anläggningen under det föregående kalenderåret, i överensstämmelse med den kontroll som utförts i enlighet med artikel 15, och att dessa utsläppsrätter därefter annulleras."

11. I artikel 13.3 ska orden "artikel 12.3" ersättas med orden "artikel 12.2a eller 12.3".

12. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) i första meningen i punkt 1 ska

i) orden "och uppgifter om tonkilometer som ingår i ansökningar enligt artiklarna 3e eller 3f," infogas efter orden "dessa verksamheter",

ii) orden "senast den 30 september 2003" utgå,

b) punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Medlemsstaterna ska se till att varje verksamhetsutövare eller luftfartygsoperatör efter slutet av varje kalenderår rapporterar utsläppen under det berörda kalenderåret från anläggningen eller, från och med den 1 januari 2010, från luftfartyg som luftfartygsoperatören bedriver luftfartsverksamhet med till den behöriga myndigheten i enlighet med riktlinjerna."

13. Artikel 15 ska ersättas med följande:

"Artikel 15

Kontroll

Medlemsstaterna ska se till att de rapporter som lämnas in av verksamhetsutövarna och luftfartygsoperatörerna enligt artikel 14.3 kontrolleras i enlighet med kriterierna i bilaga V och alla närmare bestämmelser som antagits av kommissionen enligt denna artikel och att den behöriga myndigheten underrättas om detta.

Medlemsstaterna ska se till att en verksamhetsutövare eller en luftfartygsoperatör vars rapport har kontrollerats senast den 31 mars varje år avseende det föregående årets utsläpp och inte befunnits vara tillfredsställande i enlighet med de kriterier som anges i bilaga V och alla närmare bestämmelser som antagits av kommissionen enligt denna artikel, inte kan överlåta fler utsläppsrätter förrän en rapport från den berörda verksamhetsutövaren kontrollerats och befunnits vara tillfredsställande.

Kommissionen får anta närmare bestämmelser för kontroll av rapporter som lämnas in av luftfartygsoperatörer enligt artikel 14.3 och ansökningar som lämnas in enligt artiklarna 3e och 3f, bland annat de kontrollförfaranden som kontrollörerna ska använda, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 23.2."

14. Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska orden "senast den 31 december 2003" utgå.

b) Punkterna 2 och 3 ska ersättas med följande:

"2. Medlemsstaterna ska se till att namnen offentliggörs på de verksamhetsutövare och luftfartygsoperatörer som bryter mot kraven på överlämnande av tillräckligt många utsläppsrätter enligt detta direktiv.

3. Medlemsstaterna ska se till att verksamhetsutövare och luftfartygsoperatörer som inte senast den 30 april varje år överlämnar tillräckligt många utsläppsrätter för att täcka utsläppen under det föregående året åläggs att betala en avgift för de överskridande utsläppen. Avgiften ska vara 100 EUR för varje ton koldioxidekvivalenter som släpps ut och som verksamhetsutövaren inte överlämnat utsläppsrätter för. Betalning av avgiften får inte befria verksamhetsutövaren från skyldigheten att överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar de överskridande utsläppen, när denne ska överlämna utsläppsrätter för det följande kalenderåret.”

c) Följande punkter ska läggas till:

”5. Om en luftfartygsoperatör inte uppfyller kraven i detta direktiv och då andra verkställighetsåtgärder inte har lett till att kraven uppfylls, får den administrerande medlemsstaten begära att kommissionen beslutar om ett verksamhetsförbud för den berörda luftfartygsoperatören.

6. En begäran från en administrerande medlemsstat enligt punkt 5 ska innehålla

a) belägg för att luftfartygsoperatören inte har fullgjort sina skyldigheter enligt detta direktiv,

b) närmare uppgifter om den verkställighetsåtgärd som medlemsstaten har vidtagit,

c) en motivering för ett verksamhetsförbud på gemenskapsnivå, och

d) en rekommendation om omfattningen av verksamhetsförbudet på gemenskapsnivå och de villkor som ska gälla.

7. När en sådan begäran som avses i punkt 5 riktas till kommissionen ska kommissionen informera de övriga medlemsstaterna genom deras företrädare i den kommitté som avses i artikel 23.1 i enlighet med kommitténs arbetsordning.

8. Antagandet av ett beslut efter en begäran enligt punkt 5 ska föregås, när så är lämpligt och möjligt, av samråd med de myndigheter som ansvarar för tillsynen över den berörda luftfartygsoperatören. När det är möjligt ska gemensamt samråd hållas med kommissionen och medlemsstaterna.

9. När kommissionen överväger om den ska anta ett beslut efter en begäran enligt punkt 5, ska kommissionen informera den berörda luftfartygsoperatören om de viktigaste omständigheter och överväganden som utgör grunden för ett sådant beslut. Den berörda luftfartygsoperatören ska ges möjlighet att lämna ett skriftligt yttrande till kommissionen inom tio arbetsdagar från tidpunkten för underrättelsen.

10. På begäran av en medlemsstat får kommissionen, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 23.2, anta ett beslut om verksamhetsförbud som avser den berörda luftfartygsoperatören.

11. Varje medlemsstat ska inom sitt territorium genomföra de beslut som antagits i enlighet med punkt 10. Medlemsstaten ska informera kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att genomföra sådana beslut.

12. Vid behov ska detaljerade regler fastslås för de förfaranden som avses i denna artikel. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 23.3.”

15. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 18a

Administrerande medlemsstat

1. Följande ska gälla avseende administrerande medlemsstat för en luftfartygsoperatör:

a) För en luftfartygsoperatör med en gällande operativ licens som beviljats av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (*) ska administrerande medlemsstat vara den medlemsstat som beviljat luftfartygsoperatören dennes operativa licens, och

b) i alla övriga fall ska administrerande medlemsstat vara den medlemsstat med de största skattade tillskrivna utsläppen från luftfarten från flygningar som genomförts av den aktuella luftfartygsoperatören under basåret.

2. Om inga av de tillskrivna utsläppen från luftfarten från flygningar som genomförts av en luftfartygsoperatör som omfattas av punkt 1 b i denna artikel under de två första åren för varje period enligt artikel 3c tillskrivits luftfartygsoperatörens administrerande medlemsstat, ska luftfartygsoperatören överföras till en annan administrerande medlemsstat för den följande perioden. Den nya administrerande medlemsstaten ska vara den medlemsstat med de största skattade tillskrivna utsläppen från luftfarten från flygningar som genomförs av den luftfartygsoperatören under de två första åren av den föregående perioden.

3. Baserat på bästa tillgängliga uppgifter ska kommissionen

a) före den 1 februari 2009 offentliggöra en förteckning över luftfartygsoperatörer som den 1 januari 2006 eller senare har bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I med angivande av administrerande medlemsstat för varje luftfartygsoperatör i enlighet med punkt 1, och

b) före den 1 februari varje efterföljande år komplettera förteckningen med de luftfartygsoperatörer som efter det angivna datumet bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.

4. Kommissionen får i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 23.2 utarbeta riktlinjer för de administrerande medlemsstaternas administration av luftfartygsoperatörerna enligt detta direktiv.

5. Vid tillämpning av punkt 1 avses med basår det första kalenderåret för verksamheten för de luftfartygsoperatörer som har startat sin verksamhet i gemenskapen efter den 1 januari 2006, och i alla övriga fall avses kalenderåret 2006.

Artikel 18b

Bistånd från Eurocontrol

Kommissionen får, för fullgörandet av sina skyldigheter enligt artiklarna 3c.4 och 18a, begära bistånd av Eurocontrol eller en annan relevant organisation och får för detta ändamål ingå erforderliga överenskomelser med dessa organisationer.

(*) EGT L 240, 24.8.1992, s. 1."

16. Artikel 19.3 ska ändras på följande sätt:

a) Sista meningen ska ersättas med följande:

"Den förordningen ska också omfatta bestämmelser om användning och identifiering av CER och ERU i gemenskapssystemet samt om övervakning av användningens omfattning liksom bestämmelser som beaktar införandet av luftfartsverksamhet i gemenskapssystemet."

b) Följande stycke ska läggas till:

"Förordningen om ett standardiserat och säkert system av register ska säkerställa att utsläppsrätter, CER och ERU som överlämnas av luftfartygsoperatörer endast överförs till medlemsstaternas återlösenkonton för den första perioden med skyldigheter enligt Kyotoprotokollet i den mån dessa utsläppsrätter, CER och ERU motsvarar en del av de utsläpp som ingår i de totala nationella utsläppen i medlemsstaternas inventeringar för denna period."

17. I artikel 23 ska punkt 3 ersättas med följande:

"3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet."

18. Följande artikel ska införas:

"Artikel 25a

Åtgärder i tredjeland för att minska luftfartsverksamhetens påverkan på klimatet

1. Om ett tredjeland inför åtgärder för att minska påverkan på klimatet av flygningar som avgår från det aktuella tredjelandet och ankommer till gemenskapen, ska kommissionen, efter samråd med tredjelandet och medlemsstaterna i den kommitté som avses i artikel 23.1, överväga tillgängliga alternativ för att möjliggöra optimal samverkan mellan gemenskapssystemet och tredjelandets åtgärder.

När så är nödvändigt får kommissionen anta ändringar som föreskriver att flygningar som ankommer från det berörda tredjelandet undantas från sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I, eller de andra ändringar av den luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I som krävs enligt ett avtal i enlighet med fjärde stycket. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 23.3.

Kommissionen får till Europaparlamentet och rådet lämna förslag om andra eventuella ändringar av detta direktiv.

Kommissionen får även, när så är lämpligt, ge rekommendationer till rådet i enlighet med artikel 300.1 i fördraget om att inleda förhandlingar i syfte att ingå ett avtal med det berörda tredjelandet.

2. Gemenskapen 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.”

19. Artikel 28 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 3 b ska ersättas med följande:

”b) som ska ansvara för överlämnandet av utsläppsrätter, med undantag av sådana utsläppsrätter som utfärdats enligt kapitel II, motsvarande de totala utsläppen från anläggningar i sammanslutningen genom undantag från artiklarna 6.2 e och 12.3, och”

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Förtroendemannen ska vara underkastad de påföljder som fastställts för överträdelser av kraven på överlämnande av tillräckligt många utsläppsrätter, med undantag av sådana utsläppsrätter som utfärdats enligt kapitel II, för att täcka de totala utsläppen från anläggningarna i sammanslutningen, genom undantag från artikel 16.2, 16.3 och 16.4.”

20. Följande punkt ska läggas till artikel 30:

”4. Senast den 1 december 2014 ska kommissionen, på grundval av övervakning och erfarenheter av tillämpningen av detta direktiv, göra en översyn av hur direktivet fungerar när det gäller sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I och vid behov lägga fram förslag till Europaparlamentet och rådet i enlighet med artikel 251 i fördraget. Kommissionen ska särskilt beakta

a) konsekvenserna och effekterna av detta direktiv för hur gemenskapssystemet fungerar som helhet,

b) hur marknaden för utsläppsrätter för luftfarten fungerar, särskilt när det gäller eventuella störningar på marknaden,

c) gemenskapssystemets miljöeffektivitet och i vilken omfattning det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer enligt artikel 3c bör minskas i överensstämmelse med EU:s övergripande mål för minskning av utsläppen,

d) gemenskapssystemets påverkan på luftfartssektorn, även konkurrensfrågor, varvid särskild hänsyn ska tas till effekterna av klimatförändringspolitik som genomförs för luftfarten utanför EU,

e) om den särskilda reserven för luftfartygsoperatörer ska behållas, med beaktande av sannolikheten för att tillväxttakten för branschen som helhet kommer att konvergera,

f) gemenskapssystemets påverkan på det strukturella beroendet av luftfartstransporter för gemenskapens öregioner, regioner utan kust, randområden och yttersta randområden,

g) huruvida det bör införas en sluss för att underlätta handeln med utsläppsrätter mellan luftfartygsoperatörer och verksamhetsutövare vid anläggningar samtidigt som man säkerställer att inga transaktioner resulterar i en nettoöverlåtelse av utsläppsrätter från luftfartygsoperatörer till verksamhetsutövare vid anläggningar,

h) konsekvenserna av tröskelvärden för undantag enligt bilaga I när det gäller högsta tillåtna startmassa och antalet flygningar per år som utförs av en luftfartygsoperatör,

i) konsekvenserna av undantag från gemenskapssystemet för vissa flygningar som genomförs inom ramen för allmän trafikplikt i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (*),

j) utvecklingen, inbegripet potentialen för framtida utveckling, av luftfartens effektivitet och särskilt framstegen när det gäller att uppnå målet som fastställts av Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (rådgivande rådet för luftfartsforskningen i Europa), att utveckla och demonstrera teknik som kan minska bränsleförbrukningen med 50 % fram till 2020, och övervägande om ytterligare åtgärder behöver vidtas för att öka effektiviteten,

k) utvecklingen när det gäller den vetenskapliga förståelsen av klimatpåverkan från kondensstrimmor och cirrusmoln som bildats av luftfart, i syfte att föreslå effektiva motåtgärder.

Kommissionen ska därefter rapportera till Europaparlamentet och rådet.

(*) EGT L 240, 24.8.1992, s. 8.”

21. Följande rubrik ska införas efter artikel 30:

"KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER"

22. Bilagorna I, IV och V ska ändras i enlighet med bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 2 februari 2010. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

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 översända texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de

antar inom det område som omfattas av detta direktiv. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 19 november 2008.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

J.-P. JOUYET

Ordförande

BILAGA

Bilagorna I, IV och V till direktiv 2003/87/EG ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

"VERKSAMHETSKATEGORIER SOM OMFATTAS AV DETTA DIREKTIV"

b) Följande stycke ska läggas till i punkt 2 före tabellen:

"Från och med den 1 januari 2012 ska alla flygningar som ankommer till eller avgår från flygplatser belägna inom en medlemsstats territorium på vilket fördraget är tillämpligt hänföras till luftfartsverksamhet enligt detta direktiv."

c) Följande verksamhetskategori ska läggas till:

<i>"Luftfart</i> Flygningar som avgår från eller ankommer till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium på vilket fördraget är tillämpligt. I denna verksamhet ska inte ingå: a) Flygningar som uteslutande utförs vid officiella uppdrag för transport av regerande monark och hans/hennes närmaste familj, statsöverhuvud, regeringschefer eller regeringsministrar i en annan stat än en medlemsstat när detta styrks med en relevant uppgift i färdplanen. b) Flygningar för militära ändamål som genomförs med militära luftfartyg samt flygningar i tull- eller polistjänst. c) Flygningar i samband med eftersökning och räddning och flygningar för brandbekämpning, humanitära flygningar och ambulansflygningar med tillstånd av relevant behörig myndighet. d) Alla flygningar som uteslutande genomförs enligt visuelflygregler (VFR) enligt bilaga 2 till Chicagokonventionen. e) Flygningar som avslutas vid samma flygplats som ett luftfartyg startade ifrån utan mellanlandningar. f) Skolflygningar som uteslutande genomförs för att erhålla certifikat, eller klassificering när det gäller flygbesättning, och detta styrks genom vederbörlig anteckning i färdplanen, under förutsättning att flygningen inte används för passagerar- och/eller fraktbefordran eller för positionering eller överföringsflygningar. g) Flygningar som uteslutande genomförs i syfte att bedriva vetenskaplig forskning eller i syfte att kontrollera, testa eller certifiera luftfartyg eller utrustning, oberoende av om den är luftburen eller markbaserad. h) Flygningar med luftfartyg vars maximala certifierade startmassa understiger 5 700 kg. i) Flygningar som genomförs inom ramen för allmän trafikplikt i enlighet med förordning (EEG) nr 2408/92 på flyglinjer som omfattar de yttersta randområdena i enlighet med artikel 299.2 i fördraget, eller på flyglinjer där den erbjudna kapaciteten inte överstiger 30 000 platser per år. j) Flygningar som om det inte vore för denna punkt skulle omfattas av denna verksamhet, som genomförs av en operatör av kommersiella lufttransporter, som genomför antingen — mindre än 243 flygningar per period under tre fyramånadersperioder i följd, eller — flygningar med en sammanlagd årlig utsläppsmängd som är mindre än 10 000 ton per år. Undantag enligt denna punkt får inte göras för flygningar som uteslutande utförs vid officiella uppdrag för transport av regerande monark och hans/hennes närmaste familj, statsöverhuvud, regeringschefer eller regeringsministrar i en medlemsstat."	Koldioxid
---	-----------

2. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Följande rubrik ska infogas under huvudrubriken till bilagan:

”DEL A – Övervakning och rapportering av utsläpp från stationära anläggningar”

b) Följande del ska läggas till:

”DEL B – Övervakning och rapportering av utsläpp från luftfartsverksamhet

Övervakning av koldioxidutsläpp

Övervakning av utsläppen ska ske genom beräkning. Följande formel ska användas:

Bränsleförbrukning × emissionsfaktor

Bränsleförbrukningen ska inkludera den bränslemängd som förbrukats av hjälpkraftaggregat. När det är möjligt ska den faktiska bränsleförbrukningen för varje flygning användas och den ska beräknas enligt följande formel:

Bränslemängd i luftfartygets tankar efter slutförd tankning för flygningen – bränslemängd i tankarna efter slutförd tankning för efterföljande flygning + tankad bränslemängd för denna efterföljande flygning.

Om uppgifter om faktisk bränsleförbrukning inte är tillgängliga, ska en metod med standardiserade övervakningsnivåer användas för att uppskatta bränsleförbrukningen baserat på bästa tillgängliga uppgifter.

Standardemissionsfaktorer från IPPC, tagna ur IPPC:s riktlinjer från 2006 för kartläggning av utsläpp (IPPC Inventory Guidelines) eller från senare uppdateringar av dessa riktlinjer, ska användas, såvida det inte finns exaktare verksamhetsspecifika emissionsfaktorer som tagits fram av oberoende ackrediterade laboratorier med användning av allmänt vedertagna analytiska metoder. Emissionsfaktorn för biomassa ska vara noll.

Separata beräkningar ska göras för varje flygning och varje bränsletyp.

Rapportering av utsläpp

Varje luftfartygsoperatör ska tillhandahålla följande uppgifter i sin rapport enligt artikel 14.3:

A. Uppgifter för att identifiera luftfartygsoperatören, inklusive:

- Luftfartygsoperatörens namn.
- Dennes administrerande medlemsstat.
- Dennes adress, med postnummer och land eller, om det inte är detsamma, kontaktadress i den administrerande medlemsstaten.
- Registreringsbeteckningar för och typer av luftfartyg som luftfartygsoperatören använt under rapportperioden för att bedriva luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.
- Nummer och utfärdande myndighet för det drifttillstånd (AOC, air operator certificate) och den operativa licens med vilka luftfartygsoperatören bedrivit luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.
- Adress, telefonnummer, fax och e-postadress till en kontaktperson.
- Namn på luftfartygens ägare.

B. För varje bränsletyp för vilka utsläppen beräknas:

- Bränsleförbrukning.
- Emissionsfaktor.

- Sammanlagda utsläpp från alla flygningar som luftfartygsoperatören utfört under rapportperioden och som omfattas av bilaga I.
- Sammanlagd utsläppsmängd från:
 - alla flygningar som utgör luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I och som luftfartygsoperatören genomfört under rapportperioden med avgång från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium och ankomst till en flygplats belägen inom samma medlemsstats territorium,
 - alla andra flygningar som utgör luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I och som luftfartygsoperatören genomfört under rapportperioden,
- Sammanlagd utsläppsmängd från alla flygningar som utgör luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I och som luftfartygsoperatören genomfört under rapportperioden som:
 - avgick från varje medlemsstat, och
 - ankom till varje medlemsstat från tredjeland.
- Osäkerhetsfaktor.

Övervakning av uppgifter om tonkilometer för tillämpning av artiklarna 3e och 3f

För ansökan om tilldelning av utsläppsrätter enligt artikel 3e.1 eller 3f.2 ska omfattningen på luftfartsverksamheten anges i tonkilometer enligt följande formel:

antal tonkilometer = sträcka × nyttolast

där

'sträcka' är storcirkelavståndet mellan avgångsflygplats och ankomstflygplats plus en fast tilläggsfaktor på 95 km, och

'nyttolast' är den sammanlagda massan för befordrat gods, post och passagerare.

För beräkning av nyttolast

- ska antalet passagerare vara lika med antalet personer ombord minus antalet medlemmar i besättningen,
- får luftfartygsoperatören välja att tillämpa antingen den faktiska massan eller ett standardvärde för massan passagerare och incheckat bagage i operatörens massa- och balansdokumentationen för de berörda flygningarna, eller ett standardvärde för massan för varje passagerare och hans incheckade bagage på 100 kg.

Rapportering av uppgifter om tonkilometer för tillämpning av artiklarna 3e och 3f

Varje luftfartsoperatör ska inkludera följande uppgifter i sin ansökan enligt artikel 3e.1 eller artikel 3f.2.

A. Uppgifter för att identifiera luftfartygsoperatören, inklusive:

- Luftfartygsoperatörens namn.
- Dennes administrerande medlemsstat.
- Dennes adress, med postnummer och land eller, om det inte är detsamma, kontaktadress i den administrerande medlemsstaten.
- Registreringsbeteckningar för och typer av luftfartyg som luftfartygsoperatören använt under det år som omfattas av ansökan för att bedriva luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.

- Nummer och utfärdande myndighet för det drifttillstånd (AOC, air operator certificate) och den operativa licens med vilka luftfartygsoperatören bedrivit luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.
- Adress, telefonnummer, fax och e-postadress till en kontaktperson.
- Namn på luftfartygets ägare.

B. Uppgifter om tonkilometer:

- Antal flygningar mellan flygplatspar.
- Antal passagerarkilometer mellan flygplatspar.
- Antal tonkilometer mellan flygplatspar.
- Vald metod för beräkning av massan passagerare och incheckat bagage.
- Sammanlagt antal tonkilometer för alla av luftfartsoperatören utförda flygningar som omfattas av bilaga I som utförts under det år som rapporten omfattar.”

3. Bilaga V ska ändras på följande sätt:

- a) Följande rubrik ska införas under huvudrubriken till bilagan:

”DEL A – Kontroll av utsläpp från stationära anläggningar”

- b) Följande del ska läggas till:

”DEL B – Kontroll av utsläpp från luftfartsverksamhet

13. De allmänna principer och metoder som fastställts i denna bilaga ska tillämpas vid kontroll av rapporterade utsläpp från flygningar som utgör luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.

För detta ändamål ska

- a) hänvisningen till verksamhetsutövaren i punkt 3 avse luftfartygsoperatören och hänvisningen till anläggningen i punkt 3 c avse luftfartyget som används för att bedriva den luftfartsverksamhet som omfattas av rapporten,
- b) hänvisningen till anläggningen i punkt 5 avse luftfartygsoperatören,
- c) hänvisningen till verksamhet som bedrivs inom anläggningen i punkt 6 avse luftfartsverksamhet som omfattas av rapporten och som utförs av luftfartygsoperatören,
- d) hänvisningen till plats inom anläggningen i punkt 7 avse de platser som luftfartygsoperatören använder för att bedriva den luftfartsverksamhet som omfattas av rapporten,
- e) hänvisningen till källor till växthusgasutsläpp inom en anläggning i punkterna 8 och 9 avse det luftfartyg som luftfartygsoperatören ansvarar för, och
- f) hänvisningen till verksamhetsutövaren i punkterna 10 och 12 avse en luftfartygsoperatör.

Ytterligare bestämmelser för kontroll av rapporter om utsläpp från luftfartsverksamhet

14. Kontrollören ska i synnerhet förvissa sig om att

- a) alla flygningar som utgör luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I har beaktats. Som underlag för detta ska kontrollören använda tidtabellsuppgifter och andra uppgifter om luftfartygsoperatörens trafik, däribland uppgifter från Eurocontrol som begärts av luftfartygsoperatören,
- b) det finns en övergripande överensstämmelse mellan uppgifter om sammanlagd bränsleförbrukning och uppgifter om inköpt eller på annat sätt införskaffat bränsle till det luftfartyg som använts för att utföra luftfartsverksamheten.

Ytterligare bestämmelser för kontroll av uppgifter om tonkilometer som lämnats in för tillämpning av artiklarna 3e och 3f

15. De allmänna principer och metoder som i denna bilaga är fastställda för kontroll av utsläppsrapporter inlämnade enligt artikel 14.3, ska i förekommande fall på motsvarande sätt tillämpas vid kontroll av uppgifter om tonkilometer som avser luftfartsverksamhet.
 16. Kontrollören ska i synnerhet förvissa sig om att luftfartygsoperatörerna i sina ansökningar enligt artikel 3e.1 och artikel 3f.2 endast tagit med faktiskt utförda flygningar som de varit ansvariga för och som utgör luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I. Som underlag för detta ska kontrollören använda uppgifter om luftfartygsoperatörernas trafik, däribland uppgifter från Eurocontrol som begärts av luftfartygsoperatörerna. Kontrollören ska dessutom förvissa sig om att de uppgifter om nyttolast som luftfartygsoperatörerna rapporterat överensstämmer med de uppgifter om nyttolast som luftfartygsoperatörerna bevarat av säkerhetsskäl.”
-