ISSN 1725-2393

Den Europæiske Unions Tidende

C 122 E

51. årgang

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

20. maj 2008

Informationsnummer | Indhold | Side

III *Forberedende retsakter*

RÅDET

2008/C 122 E/01 Fælles holdning (EF) nr. 11/2008 af 28. februar 2008 fastlagt af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om visse aspekter af mægling på det civil- og handelsretlige område 1

2008/C 122 E/02 Fælles holdning (EF) nr. 12/2008 af 3. marts 2008 fastlagt af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet) ([1]) 10

2008/C 122 E/03 Fælles holdning (EF) nr. 13/2008 af 18. april 2008 fastlagt af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfarten i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet 19

DA

([1]) EØS-relevant tekst

III

(Forberedende retsakter)

RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 11/2008

fastlagt af Rådet den 28. februar 2008

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/…/EF af … om visse aspekter af mægling på det civil- og handelsretlige område

(2008/C 122 E/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 61, litra c), og artikel 67, stk. 5, andet led,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Fællesskabet har sat sig det mål at bevare og udbygge et område med frihed, sikkerhed og retfærdighed, hvor der er fri bevægelighed for personer. Med henblik herpå skal Fællesskabet bl.a. vedtage de foranstaltninger vedrørende samarbejde om civilretlige spørgsmål, der er nødvendige for, at det indre marked fungerer tilfredsstillende.

(2) Princippet om adgang til domstolene eller tilsvarende organer er grundlæggende, og med henblik på at fremme bedre adgang hertil opfordrede Det Europæiske Råd på sit møde i Tammerfors den 15. og 16. oktober 1999 til, at medlemsstaterne indfører alternative udenretslige procedurer.

(3) I maj 2000 vedtog Rådet en række konklusioner om alternative metoder til bilæggelse af tvister på det civil- og handelsretlige område, hvori det hedder, at fastlæggelsen af grundlæggende principper på dette område er et væsentligt skridt i retning af udviklingen og gennemførelsen af udenretslige procedurer for bilæggelse af tvister på det civil- og handelsretlige område, så borgernes adgang til at få deres tvister behandlet forenkles og forbedres.

(4) I april 2002 fremlagde Kommissionen en grønbog om alternative metoder til tvistbilæggelse på det civil- og handelsretlige område, hvori den gjorde status over den eksisterende situation med hensyn til alternative metoder til tvistbilæggelse i Den Europæiske Union og indledte en omfattende høring af medlemsstaterne og interesserede parter om eventuelle foranstaltninger, der kan fremme brugen af mægling.

(5) Målet om at sikre bedre adgang til behandling af tvister som led i Den Europæiske Unions politik for indførelse af et område med frihed, sikkerhed og retfærdighed bør omfatte adgang til såvel retslige som udenretslige tvistbilæggelsesmetoder. Dette direktiv bør bidrage til, at det indre marked fungerer tilfredsstillende, specielt med hensyn adgangen til mæglingsydelser.

(6) Mægling kan muliggøre billig og hurtig udenretslig tvistbilæggelse på det civil- og handelsretlige område gennem processer, der er tilpasset parternes behov. Når der indgås aftaler efter mægling, er der større sandsynlighed for, at de efterleves frivilligt, og at der opretholdes et venskabeligt og holdbart forhold mellem parterne. Disse fordele er endnu mere udtalte i situationer med grænseoverskridende elementer.

(7) For yderligere at fremme brugen af mægling og sikre, at parter, der benytter sig af mægling, kan tage udgangspunkt i en pålidelig retlig ramme, er der behov for rammelovgivning, der navnlig behandler centrale aspekter af den civile retspleje.

([1]) EUT C 286 af 17.11.2005, s. 1.

([2]) Europa-Parlamentets udtalelse af 29. marts 2007 (EUT C 27 E af 31.1.2008, s. 129), og Rådets fælles holdning af 28. februar 2008 og Europa-Parlamentets holdning af … (endnu ikke offentliggjort i EUT).

(8) Bestemmelserne i dette direktiv bør kun finde anvendelse på mægling i grænseoverskridende tvister, men der er intet til hinder for, at medlemsstaterne også anvender sådanne bestemmelser i forbindelse med indenlandske mæglingsprocesser.

(9) Dette direktiv bør på ingen måde hindre brugen af moderne kommunikationsteknologier i mæglingsprocessen.

(10) Dette direktiv bør finde anvendelse på processer, hvorved to eller flere parter i en grænseoverskridende tvist på frivillig basis selv forsøger at nå frem til en mindelig aftale om bilæggelse af deres tvist med bistand fra en mægler. Det bør finde anvendelse på det civil- og handelsretlige område. Det bør dog ikke finde anvendelse på rettigheder og forpligtelser, som parterne ikke frit kan træffe beslutning om i henhold til den lov, der skal anvendes. Sådanne rettigheder og forpligtelser er navnlig almindelige på det familieretlige og arbejdsretlige område.

(11) Dette direktiv bør ikke finde anvendelse på forhandlinger forud for indgåelse af kontrakter eller processer, hvor sagen pådømmes, såsom visse forligsmandsordninger, forbrugerklageordninger, voldgift og ekspertvurderinger, eller processer, der administreres af personer eller organer, der udsteder en formel henstilling, uanset om denne er juridisk bindende eller ej med hensyn til løsningen af tvisten.

(12) Dette direktiv bør finde anvendelse på tilfælde, hvor en ret henviser parterne til mægling, eller hvor national lov foreskriver mægling. I det omfang en dommer kan optræde som mægler i henhold til national ret, bør direktivet endvidere finde anvendelse på mægling forestået af en dommer, der ikke er ansvarlig for en eventuel retssag om det eller de omtvistede spørgsmål. Direktivet bør dog ikke omfatte forsøg på at bilægge en tvist under en retssag om den pågældende tvist, som gøres af den ret eller den dommer, der påkender sagen, eller tilfælde, hvor retten eller dommeren beder en kompetent person om bistand eller råd.

(13) Mægling i henhold til dette direktiv bør være en frivillig proces i den forstand, at parterne selv varetager processen, kan tilrettelægge den, som de ønsker det, og afslutte den på et hvilket som helst tidspunkt. Retten bør dog i henhold til national lovgivning kunne fastsætte tidsfrister for en mæglingsproces. Endvidere bør retten kunne henlede parternes opmærksomhed på muligheden for mægling, når det er relevant.

(14) Dette direktiv berører ikke national lovgivning, der gør mægling obligatorisk eller forbinder den med incitamenter eller sanktioner, forudsat at denne lovgivning ikke er til hinder for, at parterne kan udøve deres ret til adgang til retssystemet. Dette direktiv berører heller ikke eksisterende selvregulerende mæglingsordninger, for så vidt disse omhandler aspekter, der ikke er omfattet af dette direktiv.

(15) Af hensyn til den retlige sikkerhed bør dette direktiv angive, hvilket tidspunkt der er relevant for bestemmelsen af, om en tvist, som parterne forsøger at bilægge ved mægling, er grænseoverskridende. I mangel af en skriftlig aftale bør parterne anses for at have besluttet at anvende mægling på det tidspunkt, hvor de træffer særlige foranstaltninger til at indlede mæglingsprocessen.

(16) For at sikre, at der er den nødvendige gensidige tillid med hensyn til fortrolighed, følger af forældelsesfrister samt anerkendelse og fuldbyrdelse af aftaler indgået efter mægling, bør medlemsstaterne med de midler, de finder hensigtsmæssige, fremme uddannelse af mæglere og indførelse af effektive kvalitetskontrolordninger for levering af mæglingsydelser.

(17) Medlemsstaterne bør fastlægge sådanne ordninger, der kan omfatte anvendelse af markedsbaserede løsninger, og bør ikke være forpligtede til at stille midler til rådighed i den forbindelse. Ordningerne bør sigte mod at bevare mæglingsprocessens fleksibilitet og parternes autonomi og mod at sikre, at mægling foregår på effektiv, uvildig og kompetent vis. Mæglerne bør gøres opmærksom på, at der findes en europæisk adfærdskodeks for mæglere, som også bør gøres offentlig tilgængelig på internettet.

(18) På forbrugerbeskyttelsesområdet har Kommissionen vedtaget en henstilling [1], der fastsætter minimumskvalitetskriterier, som udenretslige organer, der medvirker ved mindelig bilæggelse af tvister på forbrugerområdet, bør sikre deres brugere. Alle mæglere eller organisationer, der er omfattet af henstillingen, bør opfordres til at overholde dens principper. For at fremme udbredelsen af oplysninger om sådanne organer bør Kommissionen oprette en database over de udenretslige ordninger, som efter medlemsstaternes opfattelse overholder henstillingens principper.

(19) Mægling bør ikke betragtes som et ringere alternativ til retssager i den forstand, at efterlevelsen af aftaler indgået efter mægling skulle afhænge af parternes velvilje. Medlemsstaterne bør derfor sikre, at parterne i en skriftlig aftale, der er indgået efter mægling, kan få gjort dens

[1] Kommissionens henstilling 2001/310/EF af 4. april 2001 om principper for udenretslige organer til mindelig bilæggelse af tvister på forbrugerområdet (EFT L 109 af 19.4.2001, s. 56).

indhold eksigibelt. En medlemsstat bør kun kunne nægte at gøre en aftale eksigibel, hvis aftalens indhold er i modstrid med medlemsstatens lovgivning, herunder dens bestemmelser om international privatret, eller hvis dens lovgivning ikke giver hjemmel til at gøre indholdet af den pågældende aftale eksigibelt. Det kunne være tilfældet, hvis den forpligtelse, der er angivet i aftalen, ifølge sagens natur ikke kan fuldbyrdes.

(20) Indholdet af en aftale indgået efter mægling, som er gjort eksigibelt i en medlemsstat, bør anerkendes og erklæres eksigibelt i de andre medlemsstater i overensstemmelse med gældende fællesskabsret eller national ret. Dette kunne f.eks. være på grundlag af Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område ([1]) eller Rådets forordning (EF) nr. 2201/2003 af 27. november 2003 om kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser i ægteskabssager og i sager vedrørende forældreansvar ([2]).

(21) Forordning (EF) nr. 2201/2003 fastsætter udtrykkeligt, at en aftale mellem parterne for at være eksigibel i en anden medlemsstat skal være eksigibel i den medlemsstat, hvor den er indgået. Hvis indholdet af en aftale, der er indgået efter mægling på det familieretlige område, ikke er eksigibelt i den medlemsstat, hvor aftalen er indgået, og hvor anmodningen om eksigibilitet fremsættes, bør dette direktiv derfor ikke tilskynde parterne til at omgå loven i denne medlemsstat ved at få aftalen gjort eksigibel i en anden medlemsstat.

(22) Dette direktiv bør ikke berøre reglerne i medlemsstaterne om fuldbyrdelse af aftaler, der er indgået efter mægling.

(23) Fortrolighed i mæglingsprocessen er vigtig, og dette direktiv bør derfor indeholde bestemmelser om et minimum af kompatibilitet mellem de civile retsplejeregler med hensyn til beskyttelse af mæglingens fortrolige karakter under en eventuel senere retssag på det civil- og handelsretlige område eller under en voldgift.

(24) For at tilskynde parterne til at anvende mægling bør medlemsstaterne sikre, at deres regler om forældelsesfrister ikke hindrer parterne i at gå til retten eller anvende voldgift, hvis forsøget på mægling slår fejl. Medlemsstaterne bør sikre, at dette resultat nås, selv om dette direktiv ikke harmoniserer de nationale regler om forældelsesfrister. Bestemmelserne om forældelsesfrister i internationale aftaler, som medlemsstaterne har gennemført, f.eks. på det transportretlige område, bør ikke berøres heraf.

(25) Medlemsstaterne bør fremme information til almenheden om, hvordan man kontakter mæglere og organisationer, der tilbyder mæglingsydelser. De bør også tilskynde advokater til at underrette deres klienter om muligheden for mægling.

(26) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ([3]) tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.

(27) Dette direktiv tilsigter at fremme de grundlæggende rettigheder og tager navnlig hensyn til de principper, der er anerkendt i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

(28) Målet for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang eller virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(29) I medfør af artikel 3 i protokollen om Det Forenede Kongeriges og Irlands stilling, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, har Det Forenede Kongerige og Irland meddelt, at de ønsker at deltage i vedtagelsen og anvendelsen af dette direktiv.

(30) I medfør af artikel 1 og 2 i protokollen om Danmarks stilling, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, deltager Danmark ikke i vedtagelsen af dette direktiv, som ikke er bindende for og ikke finder anvendelse i Danmark —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Formålet med dette direktiv er at lette adgangen til alternativ tvistbilæggelse og fremme mindelig løsning af tvister ved at tilskynde til anvendelse af mægling og sikre et afbalanceret forhold mellem mægling og retssag.

([1]) EFT L 12 af 16.1.2001, s. 1. Forordning senest ændret ved forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 1).

([2]) EUT L 338 af 23.12.2003, s. 1. Forordning ændret ved forordning (EF) nr. 2116/2004 (EUT L 367 af 14.12.2004, s. 1).

([3]) EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

2. Dette direktiv finder i grænseoverskridende tvister anvendelse på det civil- og handelsretlige område, dog ikke på rettigheder og forpligtelser, som parterne ikke kan disponere over i henhold til den lov, der skal anvendes. Det omfatter i særdeleshed ikke spørgsmål vedrørende skat, told eller administrative anliggender eller statens ansvar for handlinger og undladelser under udøvelse af statsmagt (*acta jure imperii*).

3. I dette direktiv forstås ved »medlemsstat« alle medlemsstater med undtagelse af Danmark.

Artikel 2

Grænseoverskridende tvister

1. I dette direktiv forstås ved en grænseoverskridende tvist en tvist, hvor mindst en af parterne har bopæl eller sædvanligt opholdssted i en anden medlemsstat end den anden eller de andre parter på det tidspunkt, hvor:

a) parterne beslutter at anvende mægling, efter at tvisten er opstået

b) mæglingen pålægges af en ret

c) der opstår en forpligtelse til at benytte mægling i henhold til national lovgivning, eller

d) parterne opfordres dertil i henhold til artikel 5.

2. Uanset stk. 1 forstås i artikel 7 og 8 ved en grænseoverskridende tvist også en tvist, hvor en retssag eller voldgift efter mægling mellem parterne er indledt i en anden medlemsstat end den, hvor parterne har bopæl eller sædvanligt opholdssted på det tidspunkt, der er nævnt i stk. 1, litra a), b) eller c).

3. Ved anvendelsen af stk. 1 og 2 afgøres bopæl efter artikel 59 og 60 i forordning (EF) nr. 44/2001.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

a) »mægling«: en struktureret proces, uanset hvordan den benævnes eller omtales, hvorved to eller flere parter i en tvist selv forsøger på frivillig basis at nå frem til en aftale om bilæggelse af deres tvist med bistand fra en mægler. Processen kan indledes af parterne eller foreslås eller pålægges af en ret eller være foreskrevet i loven i en medlemsstat.

   Mægling omfatter mægling forestået af en dommer, der ikke er ansvarlig for en retssag om den pågældende tvist. Mægling omfatter derimod ikke forsøg på at bilægge en tvist under en retssag om den pågældende tvist, som gøres af den ret eller den dommer, der påkender sagen.

b) »mægler«: en tredjemand, der anmodes om at forestå en mægling på effektiv, uvildig og kompetent vis, uanset hvordan den pågældende benævnes, eller hvilken profession den pågældende udøver i den berørte medlemsstat, og uanset hvordan den pågældende er blevet udpeget til at foretage mæglingen eller er blevet pålagt opgaven.

Artikel 4

Sikring af mæglingens kvalitet

1. Medlemsstaterne fremmer med de midler, som de finder hensigtsmæssige, udarbejdelse og overholdelse af frivillige adfærdskodekser blandt mæglere og organisationer, der leverer mæglingsydelser, samt andre effektive kvalitetskontrolordninger for levering af mæglingsydelser.

2. Medlemsstaterne fremmer grund- og videreuddannelse af mæglere for at sikre, at en mægling kan gennemføres på effektiv, uvildig og kompetent vis i forhold til parterne.

Artikel 5

Anvendelse af mægling

1. En ret, ved hvilken der er anlagt en sag, kan, når det er relevant og under hensyntagen til alle sagens omstændigheder, opfordre parterne til at anvende mægling med henblik på bilæggelse af tvisten. Retten kan også opfordre parterne til at deltage i et informationsmøde om anvendelsen af mægling, forudsat at sådanne møder afholdes, og er let tilgængelige.

2. Dette direktiv berører ikke national lovgivning, der gør mægling obligatorisk eller forbinder den med incitamenter eller sanktioner, det være sig før eller efter at retssagen er indledt, forudsat at denne lovgivning ikke er til hinder for, at parterne kan udøve deres ret til adgang til retssystemet.

Artikel 6

Eksigibiliteten af aftaler, der er indgået efter mægling

1. Medlemsstaterne påser, at parterne eller én af parterne med de øvrige parters udtrykkelige samtykke har mulighed for at anmode om, at indholdet i en skriftlig aftale, der er indgået efter mægling, gøres eksigibelt. Indholdet af en sådan aftale gøres eksigibelt, medmindre aftalens indhold i det pågældende tilfælde er i modstrid med lovgivningen i den medlemsstat, hvor anmodningen fremsættes, eller den pågældende medlemsstats lovgivning ikke giver hjemmel til at gøre det eksigibelt.

2. Indholdet af aftalen kan gøres eksigibelt af en ret eller en anden kompetent myndighed i en dom, en afgørelse eller et officielt bekræftet dokument i overensstemmelse med loven i den medlemsstat, hvor anmodningen fremsættes.

3. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, hvilke retter eller andre myndigheder der er kompetente til at modtage anmodninger efter stk. 1 og 2.

4. Intet i denne artikel berører reglerne for anerkendelse og fuldbyrdelse i en anden medlemsstat af en aftale, der er gjort eksigibel efter stk. 1.

Artikel 7

Mæglingens fortrolige karakter

1. Eftersom mægling skal foregå på en måde, der tilgodeser processens fortrolige karakter, påser medlemsstaterne, medmindre parterne aftaler andet, at hverken mæglerne eller de, der er involveret i tilrettelæggelsen af mæglingsprocessen, er tvunget til at afgive vidneforklaring i en civil retssag, en handelssag eller en voldgiftssag vedrørende oplysninger, der stammer fra eller har tilknytning til en mæglingsproces, undtagen:

a) hvis tvingende ordre public-hensyn i den pågældende medlemsstat gør det nødvendigt, navnlig for at sikre beskyttelsen af børns tarv eller for at forhindre, at en persons fysiske eller psykiske integritet skades, eller

b) hvis fremlæggelsen af indholdet af den aftale, der er indgået efter mægling, er nødvendig med henblik på gennemførelsen eller fuldbyrdelsen af aftalen.

2. Intet i stk. 1 er til hinder for, at medlemsstaterne kan fastsætte strengere forholdsregler for at beskytte mæglingens fortrolige karakter.

Artikel 8

Mæglingens virkning for forældelsesfrister

1. Medlemsstaterne påser, at parter, der vælger at forsøge at bilægge en tvist gennem anvendelse af mægling, ikke efterfølgende hindres i at anlægge sag eller benytte voldgift i forbindelse med denne tvist, fordi en forældelsesfrist er udløbet under mæglingsprocessen.

2. Stk. 1 berører ikke bestemmelser om forældelsesfrister i internationale aftaler, som medlemsstaterne er part i.

Artikel 9

Oplysning til almenheden

Medlemsstaterne tilskynder med de midler, de finder hensigtsmæssige, til at almenheden har adgang til oplysninger, navnlig over internettet, om hvordan man kontakter mæglere og organisationer, der tilbyder mæglingsydelser.

Artikel 10

Oplysning om kompetente retter og myndigheder

Kommissionen gør oplysninger om de kompetente retter eller myndigheder, som medlemsstaterne fremsender efter artikel 6, stk. 3, offentligt tilgængelige på en hvilken som helst hensigtsmæssig måde.

Artikel 11

Revision

Senest den … (*) forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet, Rådet og Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg en rapport om anvendelsen af dette direktiv. Rapporten skal indeholde en gennemgang af udviklingen inden for mægling i hele Den Europæiske Union og af virkningerne af dette direktiv i medlemsstaterne. Om nødvendigt ledsages rapporten af forslag om tilpasning af dette direktiv.

Artikel 12

Gennemførelse i national lovgivning

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den … (**), med undtagelse af artikel 10, der skal efterkommes inden den … (***). Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

(*) Otte år efter dette direktivs vedtagelse.
(**) Tre år efter dette direktivs vedtagelse.
(***) 30 måneder efter dette direktivs vedtagelse.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 13

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 14

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i …

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
…	…
Formand	*Formand*

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde den 22. oktober 2004 sit forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om visse aspekter af mægling på det civil- og handelsretlige område.

2. På samlingen den 1.-2. december 2005 noterede Rådet (retlige og indre anliggender) sig en fælles forståelse, der er opnået i Udvalget for Civilretlige Spørgsmål (alternativ tvistbilæggelse) ([1]).

3. Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse om forslaget den 29. marts 2007 ([2]).

4. Udvalget for Civilretlige Spørgsmål (alternativ tvistbilæggelse) gennemgik Europa-Parlamentets ændringer den 13. april 2007. På baggrund af denne gennemgang blev der udarbejdet en konsolideret udgave af forslaget, som efterfølgende blev drøftet på en række møder og omarbejdet på en del punkter.

5. Den 3. oktober 2007 godkendte Coreper en kompromistekst ([3]), der var resultatet af udvalgets drøftelser, som udgangspunkt for forhandlingerne med Europa-Parlamentet med henblik på at nå til enighed under andenbehandlingen.

6. Under de efterfølgende kontakter med Europa-Parlamentet blev der opnået enighed om visse ændringer til kompromisteksten. På samlingen den 8.-9. november 2007 nåede Rådet (retlige og indre anliggender) til politisk enighed om denne nye tekst ([4]). Europa-Parlamentet bekræftede ved denne lejlighed, at det kunne acceptere teksten.

7. Rådet vedtog med enstemmighed sin fælles holdning den 28. februar 2008.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

8. Rådets fælles holdning svarer til teksten i den politiske enighed fra november 2007, der afspejlede resultatet af forhandlingerne mellem Rådet, Kommissionen og Europa-Parlamentet efter vedtagelsen af Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse.

A. Ændring 1 til 11 vedrørende betragtningerne

9. Rådet har i videst muligt omfang overtaget substansen af ændring 1 til 11, men mange af ændringerne er blevet omredigeret og indsat i en anden rækkefølge for at afspejle den endelige affattelse og strukturen i direktivudkastet.

10. Rådet har ikke accepteret ændring 2, men har i betragtning 18 bibeholdt en henvisning til den henstilling fra Kommissionen, der er nævnt i ændringen. Ændring 4 er afspejlet i betragtning 8, dog i en mere kortfattet form. Det sidste punktum i ændring 6 er udeladt, eftersom Rådet har bibeholdt teksten i artikel 7a i den fælles forståelse fra december 2005 (artikel 8 i den fælles holdning). Ændring 10 er blevet indarbejdet indholdsmæssigt i betragtning 17, men henvisningerne til Kommissionens henstillinger er udeladt, og det samme gælder henvisningen til offentliggørelsen af den europæiske adfærdskodeks for mæglere.

11. Rådet har indføjet nogle nye betragtninger for yderligere at tydeliggøre visse aspekter af udkastet til direktiv. Rådet har ønsket at give udtryk for, at moderne kommunikationsteknologier nødvendigvis vil blive brugt i stadig højere grad i mæglingsprocessen, og har derfor indføjet betragtning 9, der vedrører dette aspekt. Rådet har også ønsket at gøre det klart, at direktivudkastet ikke fastlægger regler for fuldbyrdelse, og at medlemsstaternes nugældende regler om fuldbyrdelse derfor ikke berøres af direktivet (betragtning 22). Endelig har Rådet i overensstemmelse med den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning indføjet betragtning 26, hvori medlemsstaterne tilskyndes til at udarbejde sammenligningstabeller i forbindelse med gennemførelsen af direktivet.

([1]) 15043/05 JUSTCIV 217 CODEC 1102.
([2]) 8117/1/07 REV 1 CODEC 312 JUSTCIV 76.
([3]) 13290/07 JUSTCIV 243 CODEC 1000.
([4]) 14316/07 JUSTCIV 278 CODEC 1130.

B. **Ændring 12 til 34 vedrørende artiklerne**

12. Rådet har accepteret ændring 12, 13 og 14 vedrørende artikel 1, som stort set afspejlede teksten i den fælles forståelse fra december 2005. Forslaget om at lade en del af første punktum i stk. 2 udgå er dog ikke blevet accepteret, men undtagelsen er blevet affattet på en anden måde, og teksten i den fælles holdning lyder nu som følger: »dog ikke på rettigheder og forpligtelser, som parterne ikke kan disponere over i henhold til den lov, der skal anvendes«. Endvidere uddybes bestemmelsen nærmere i betragtning 10.

13. Rådet har indholdsmæssigt indarbejdet ændring 15, der vedrører en ny artikel om direktivets grænseoverskridende karakter, men har til en vis grad omredigeret bestemmelsen. Det har også indføjet en ny betragtning (betragtning 15), der skal uddybe stk. 1.

14. Ændring 16 og 17 afspejles i teksten til den nuværende artikel 3. Rådet har accepteret, at det udtrykkelig fremgår af teksten, at mæglingsprocessen er frivillig, og dette understreges også i betragtning 13. Rådet har derfor ikke fundet det nødvendigt at indføje et nyt stykke herom som foreslået af Europa-Parlamentet i ændring 21. Hvad angår teksten i litra b) i den nuværende artikel 3 har Rådet besluttet at bibeholde teksten i Rådets fælles forståelse fra december 2005, da det mener, at det fremgår tilstrækkelig klart af denne tekst, hvilke krav en mægler skal opfylde, når vedkommende forestår en mægling.

15. Rådet har indarbejdet ændring 18 i artikel 4 i den fælles holdning med undtagelse af det foreslåede stk. 3, som Rådet ikke kunne acceptere.

16. Ændring 19 og 20 vedrørende artikel 3 (artikel 5 i den fælles holdning), der svarede til teksten i den fælles forståelse fra december 2005, er blevet accepteret fuldt ud. Det samme gælder ændring 22 og 27, der vedrørte udeladelse af bestemmelser.

17. Ændring 23 til 26 vedrørende artikel 5 (artikel 6 i den fælles holdning) er blevet accepteret af Rådet med en mindre omredigering af stk. 1 for at klargøre teksten.

18. Hvad angår ændring 28 har Rådet accepteret substansen, der er afspejlet i teksten i artikel 7 i den fælles holdning. Rådet har imidlertid besluttet at bibeholde bestemmelsen, som den blev affattet i den fælles forståelse fra 2005. Det vil sige, at Rådet ikke har accepteret, at parterne i en mægling heller ikke må fremlægge oplysninger om mæglingsprocessen, og at forbuddet om videregivelse af oplysninger også omfatter videregivelse til tredjemand. Ved at bibeholde teksten i den fælles forståelse har Rådet også besluttet ikke at pålægge medlemsstaterne at sikre, at de involverede i en mæglingsproces end ikke må afgive vidneforklaring.

19. Rådet kunne ikke acceptere ændring 29, som det mente indeholdt bestemmelser, der var alt for detaljerede for et direktiv. Derfor har det i artikel 8 i den fælles holdning bibeholdt teksten i den fælles forståelse fra 2005. Men for at understrege vigtigheden af denne bestemmelse og imødekomme Europa-Parlamentet har Rådet indføjet en ny betragtning (betragtning 24), der gør det helt klart, at bestemmelsen pålægger medlemsstaterne en resultatforpligtelse. Rådet har accepteret ændring 30 vedrørende stk. 2 i samme artikel, men fandt den sidste del af bestemmelsen unødvendig, og den blev derfor udeladt i den endelige tekst.

20. Rådet har accepteret ændring 31, der er afspejlet i den nye artikel 9 i den fælles holdning og i den hertil svarende betragtning (betragtning 25).

21. Ændring 32 blev forkastet af Rådet med den begrundelse, at det ikke kan lade sig gøre at offentliggøre den europæiske adfærdskodeks for mæglere i *Den Europæiske Unions Tidende*, da adfærdskodeksen ikke er en officielt vedtaget tekst. Men som nævnt i punkt 10 har Rådet indsat en henvisning til adfærdskodeksen i betragtning 17.

22. Ændring 33, der indeholder en revisionsbestemmelse, er blevet accepteret indholdsmæssigt af Rådet, og der findes nu en sådan bestemmelse i artikel 11 i den fælles holdning, om end den er affattet på en anden måde. Rådet kunne ikke acceptere den sidste del af den foreslåede revisionsbestemmelse, der vedrører en harmonisering af forældelses- eller rettighedsfortabelsesfrister, ligesom det ikke kunne acceptere ændring 29, der vedrører artiklen om samme emne. Denne bestemmelse indgik i forhandlingerne med Europa-Parlamentet, og der er derfor allerede opnået enighed om den nu foreliggende tekst.

23. Rådet kunne ikke acceptere ændring 34, eftersom den foreslåede gennemførelse gennem frivillige aftaler vil være umulig af retlige årsager. Men for at gøre det klart, at eksisterende selvregulerende mæglingsordninger kan bibeholdes, for så vidt de omhandler aspekter, der ikke er omfattet af direktivet, er der indsat et punktum herom i betragtning 14. Hvad angår de datoer for efterkommelse af direktivet, der er foreslået i ændring 34, har Rådet fastsat andre datoer. Medlemsstaterne får nu 36 måneder fra vedtagelsen til at efterkomme direktivet, men skal inden 30 måneder underrette Kommissionen om, hvilke retter eller myndigheder der er kompetente.

III. **KONKLUSION**

24. Rådet finder, at dets fælles holdning er en velafbalanceret tekst, der loyalt afspejler den enighed med Europa-Parlamentet, der blev opnået ved forhandlingerne i oktober 2007.

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 12/2008

fastlagt af Rådet den 3. marts 2008

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/…/EF af … om ændring af direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet)

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 122 E/02)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Med henblik på at fortsætte bestræbelserne på at etablere et indre marked for jernbanetransport har Rådet og Europa-Parlamentet vedtaget direktiv 2004/49/EF ([3]), som fastsætter fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden.

(2) Oprindelig var procedurerne for tilladelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer omhandlet i Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog ([4]) og i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog ([5]) for så vidt angår nye eller omlagte dele af Fællesskabets jernbanesystem og i direktiv 2004/49/EF for så vidt angår køretøjer, der allerede er i brug. I overensstemmelse med bestemmelserne om bedre regulering og for at forenkle og modernisere fællesskabslovgivningen bør alle bestemmelser vedrørende tilladelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer indarbejdes i én retsakt. Derfor bør den nuværende artikel 14 i direktiv 2004/49/EF udgå, og en ny bestemmelse om tilladelse til ibrugtagning af jernbanekøretøjer, der allerede er i brug, bør indsættes i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/…/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet ([6]), i det følgende benævnt »direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet«, som har erstattet direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF.

(3) Med ikrafttrædelsen af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) fra 1999 den 1. juli 2006 blev der indført nye regler for kontrakter om brug af køretøjer. I overensstemmelse med tillægget om CUV-kontrakter (fælles regler for kontrakter om anvendelse af vogne i international jernbanedrift) har ihændehaverne ikke længere pligt til at registrere deres godsvogne hos en jernbanevirksomhed. Den tidligere RIV-aftale (Regolamento Internazionale Veicoli) mellem jernbanevirksomheder er ophørt og delvist erstattet med en ny privat og frivillig aftale (GCU — General Contract of Use for Wagons) mellem jernbanevirksomheder og ihændehavere af godsvogne, hvorefter sidstnævnte er ansvarlige for vedligeholdelsen af deres godsvogne. For at afspejle disse ændringer og gøre det lettere at gennemføre direktiv 2004/49/EF for så vidt angår sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder bør begrebet »ihændehaver« og begrebet »enhed med ansvar for vedligeholdelse« defineres, sammen med en specifikation af forholdet mellem disse enheder og jernbanevirksomheder.

(4) Definitionen af »ihændehaver« bør ligge tættest mulig på den definition, der anvendes i COTIF-konventionen fra 1999. Mange enheder kan identificeres som ihændehaver af et køretøj, f.eks. ejeren, et selskab, der driver forretning på grundlag af en række godsvogne, et selskab, der leaser køretøjer til en jernbanevirksomhed, en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, der benytter køretøjer til vedligeholdelse af sin infrastruktur. Disse enheder har kontrol over køretøjet med det formål, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere kan anvende det som transportmiddel. For at undgå enhver tvivl bør ihændehaveren klart identificeres i det nationale køretøjsregister, der er omhandlet i artikel 33 i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet.

([1]) EUT C 256 af 27.10.2007, s. 39.
([2]) Europa-Parlamentets udtalelse af 29. november 2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 3. marts 2008 og Europa-Parlamentets holdning af … (endnu ikke offentliggjort i EUT).
([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16).
([4]) EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6. Direktiv senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/32/EF (EUT L 141 af 2.6.2007, s. 63).
([5]) EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1. Direktiv senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/32/EF.
([6]) EUT L …

(5) Inden et køretøj tages i brug eller benyttes på nettet, bør en enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen, registreres i det nationale køretøjsregister. Ihændehaveren og enheden med ansvar for vedligeholdelsen kan være en og samme person eller enhed. I ekstraordinære tilfælde, som f.eks. når der er tale om køretøjer, der tages i brug for første gang i et tredjeland, køretøjer, der bugseres med henblik på at blive taget i brug på et andet sted på nettet, eller som udfører særlige transporttjenester, er det dog ikke muligt eller hensigtsmæssigt at angive den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen. I sådanne ekstraordinære tilfælde bør den nationale sikkerhedsmyndighed kunne acceptere køretøjer på det jernbanenet, som den har ansvaret for, uden at der er tilknyttet en enhed med ansvar for vedligeholdelsen.

(6) Hvis enheden med ansvar for vedligeholdelsen er en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, omfatter sikkerhedsledelsessystemet også vedligeholdelsessystemet, og ingen af dem behøver yderligere certificering. Hvis enheden med ansvar for vedligeholdelsen ikke er en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, kan den blive certificeret i overensstemmelse med et system, der skal udformes af Det Europæiske Jernbaneagentur og vedtages af Kommissionen. Det certifikat, der udstedes til en sådan enhed, sikrer, at sikkerhedskravene i dette direktiv overholdes for ethvert køretøj, som den har ansvaret for. Dette certifikat bør være gyldigt i hele Fællesskabet.

(7) Der er ved at blive udarbejdet vedligeholdelseskrav i forbindelse med direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet, især som del af de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) for det »rullende materiel«. Som følge af dette direktivs ikrafttrædelse er det nødvendigt at sikre sammenhæng mellem disse TSI'er og de certificeringskrav for enheden med ansvar for vedligeholdelse, der skal vedtages af Kommissionen. Kommissionen vil opnå dette ved, hvor det er nødvendigt, at ændre de relevante TSI'er under anvendelse af proceduren i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet.

(8) Målet for dette direktiv, nemlig en yderligere udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden i EU, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre nås på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(9) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 2004/49/EF bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([1]).

(10) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at ændre og tilpasse bilagene til direktiv 2004/49/EF, at vedtage og ændre fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsmål og at indføre et vedligeholdelsescertificeringssystem. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i direktiv 2004/49/EF, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

(11) Medlemsstater, der ikke har noget jernbanesystem og ikke påtænker at få det i nær fremtid, vil være underlagt en uforholdsmæssig og overflødig forpligtelse til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning. Så længe sådanne medlemsstater ikke har noget jernbanesystem, bør de derfor fritages fra forpligtelsen til at omsætte dette direktiv til national lovgivning og gennemføre det.

(12) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ([2]) tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.

(13) Direktiv 2004/49/EF bør ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer

Direktiv 2004/49/EF ændres således:

1) I artikel 3 tilføjes følgende definitioner:

»s) »ihændehaver«: den person eller enhed, der ejer eller har brugsret over et køretøj, og som forestår driften af køretøjet som transportmiddel og er registreret som sådan i det nationale køretøjsregister, jf. i artikel 33 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/…/EF af … om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (*), i det følgende benævnt »direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet«.

t) »enhed med ansvar for vedligeholdelse«: den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen af et køretøj og som er registreret som sådan i det nationale køretøjsregister,

([1]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Afgørelse ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

([2]) EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

u) »køretøj«: et jernbanekøretøj med eller uden trækkraft, der på egne hjul kører på en jernbanestrækning. Et køretøj består af et eller flere strukturelt og funktionelt definerede delsystemer eller dele af sådanne delsystemer.

(*) EUT L …«.

2) I artikel 4, stk. 4, ændres udtrykket »ihændehaver af en godsvogn« til »ihændehaver«.

3) Artikel 5, stk. 2, affattes således:

»2. Senest den 30. april 2009 revideres bilag I, så det bl.a. kommer til at indeholde fælles definitioner af de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker. Denne foranstaltning, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.«

4) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Første serie af fælles sikkerhedsmetoder, som mindst skal omfatte dem, der er anført i stk. 3, litra a), vedtages af Kommissionen senest den 30. april 2008. De offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Anden serie af fælles sikkerhedsmetoder, som skal omfatte resten af de i stk. 3 anførte metoder, vedtages af Kommissionen senest den 30. april 2010. De offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.«

b) Stk. 3, litra c) affattes således:

»c) Metoder — for så vidt de ikke allerede er omfattet af TSI'er — til at kontrollere, at de strukturelt definerede delsystemer i de transeuropæiske jernbanesystemer drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav.«

c) Stk. 4 affattes således:

»4. De fælles sikkerhedsmetoder revideres regelmæssigt under hensyntagen til erfaringen med deres anvendelse, den generelle udvikling i jernbanesikkerheden og medlemsstaternes forpligtelser, jf. artikel 4, stk. 1. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.«.

5) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 3 affattes første og andet afsnit således:

»Den første serie af udkast til fælles sikkerhedsmål baseres på en gennemgang af eksisterende mål og sikkerhedsniveauer i medlemsstaterne og sikrer, at jernbanesystemets nuværende sikkerhedsniveau ikke sænkes i nogen medlemsstat. De vedtages af Kommissionen inden den 30. april 2009 og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.

Den anden serie af udkast til fælles sikkerhedsmål baseres på erfaringerne fra den første serie af fælles sikkerhedsmål og implementeringen heraf. De afspejler eventuelle prioriterede områder, hvor sikkerheden skal forbedres yderligere. De vedtages af Kommissionen inden den 30. april 2011 og offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.«

b) Stk. 5 affattes således:

»5. De fælles sikkerhedsmål revideres regelmæssigt under hensyntagen til den generelle udvikling i jernbanesikkerheden. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.«.

6) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, andet afsnit, affattes således:

»Formålet med sikkerhedscertifikatet er at påvise, at jernbanevirksomheden har etableret sit sikkerhedsledelsessystem og er i stand til at opfylde kravene i TSI'erne, anden relevant fællesskabslovgivning og nationale sikkerhedsforskrifter og dermed til at kontrollere risikoen og levere sikre transportydelser på nettet.«

b) Stk. 2, litra b), affattes således:

»b) certificering, der bekræfter godkendelsen af de forholdsregler, jernbanevirksomheden har truffet for at opfylde de specifikke krav, den skal opfylde for at levere sikre transportydelser på det pågældende net. Kravene kan omfatte overholdelse af TSI'er og nationale sikkerhedsforskrifter, herunder driftsregulativer for nettet, accept af personalets certifikater og tilladelse til ibrugtagning af de køretøjer, som jernbanevirksomheder anvender. Certificeringen baseres på dokumentation forelagt af jernbanevirksomheden, som beskrevet i bilag IV.«.

7) Artikel 14 affattes således:

»*Artikel 14*

Vedligeholdelse af køretøjer

1. Inden et køretøj tages i brug eller benyttes på nettet, skal der være udpeget en enhed, der har ansvaret for dets vedligeholdelse, og denne enhed skal være registreret i det nationale køretøjsregister i overensstemmelse med artikel 33 i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet.

2. De relevante nationale sikkerhedsmyndigheder kan i ekstraordinære tilfælde, der er begrænset til deres respektive net, beslutte at indrømme undtagelser fra forpligtelsen i stk. 1.

3. Uden at det berører jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens ansvar som omhandlet i artikel 4, sikrer den enhed, der har ansvar for vedligeholdelsen, at køretøjerne er i en sikker driftstilstand ved hjælp af et vedligeholdelsessystem.

4. Er enheden med ansvar for vedligeholdelse, er en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, etableres vedligeholdelsessystemet som omhandlet i stk. 3 gennem det sikkerhedsledelsessystem, der er omhandlet i artikel 9.

5. Hvis enheden med ansvar for vedligeholdelse ikke er en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter, kan den blive certificeret i overensstemmelse med stk. 6.

6. På grundlag af en henstilling fra agenturet vedtager Kommissionen senest … (*) en foranstaltning til certificering af enheden med ansvar for vedligeholdelse for så vidt angår dens vedligeholdelsessystem. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a. Foranstaltningen skal omfatte kravene om certificering af enheden med ansvar for vedligeholdelse på grundlag af godkendelsen af dens vedligeholdelsessystem, certifikatets format og gyldighed og det/de organ(er), der er ansvarlige for udstedelsen heraf, og den kontrol, der er nødvendig for, at certificeringssystemet kan fungere.

7. De certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med stk. 6, skal bekræfte overholdelsen af kravene i stk. 3 og være gyldigt i hele Fællesskabet. Hvis enheden med ansvar for vedligeholdelse ikke er certificeret, skal en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter gennem sikkerhedsledelsessystemet i artikel 9 sikre, at alle relevante vedligeholdelsesprocedurer anvendes korrekt.«.

8) I artikel 16, stk. 2, foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

»a) den udsteder tilladelser til ibrugtagning for de strukturelt definerede delsystemer, der indgår i jernbanesystemet efter proceduren i artikel 15 i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet, og kontrollerer, at de drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav«

b) Litra b) udgår.

c) Litra g) affattes således:

»g) den fører tilsyn med, at køretøjer er behørigt registreret i det nationale køretøjsregister, og at de registrerede sikkerhedsmæssige oplysninger er korrekte og ajourførte.«.

9) I artikel 18 tilføjes følgende litra:

»e) undtagelser, som der er truffet beslutning om i overensstemmelse med artikel 14, stk. 2.«.

10) Artikel 26 affattes således:

»*Artikel 26*

Tilpasning af bilagene

Bilagene tilpasses til den videnskabelige og tekniske udvikling. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.«.

11) Artikel 27 ændres således:

a) Der indsættes følgende stykke:

»2a. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1 til 4, og artikel 7, i afgørelse 1999/468/EF, jf. dens artikel 8.«

b) Stykke 4 udgår.

12) Bilag II, punkt 3, udgår.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest … (**). De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

(*) Et år efter dette direktivs ikrafttræden.

(**) 24 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning gælder ikke for Republikken Cypern og Republikken Malta, så længe der ikke er etableret noget jernbanenet på deres respektive områder.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i …

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
…	…
Formand	*Formand*

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Den 13. december 2006 forelagde Kommissionen tre lovgivningsforslag, der primært tager sigte på at lette bevægeligheden for jernbanekøretøjer i Den Europæiske Union:

— et forslag til direktiv om ændring af direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU ([1]) (i det følgende benævnt jernbanesikkerhedsdirektivet)

— et forslag til direktiv om interoperabilitet i Fællesskabets jernbanesystem ([2]) (i det følgende benævnt direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet)

— et forslag til forordning om ændring af forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur ([3]) (i det følgende benævnt agenturforordningen).

Den 29. november 2007 vedtog Europa-Parlamentet sin førstebehandlingsudtalelse.

Den 3. marts 2008 vil Rådet vedtage sin fælles holdning. Rådet har under sit arbejde taget hensyn til udtalelsen fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([4]). Regionsudvalget har besluttet ikke at vedtage en udtalelse om ovennævnte forslag.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. Generelt

For at jernbanen skal kunne udfylde sin nøglerolle med hensyn til bæredygtig mobilitet i Den Europæiske Union, sigter Rådet mod gradvis udvikling af et integreret europæisk jernbaneområde. I den forbindelse finder Rådet, at de tre lovgivningsforslag, der omarbejder direktiverne om interoperabilitet for konventionelle tog og højhastighedstog og ændrer jernbanesikkerhedsdirektivet og agenturforordningen, kan medføre betydelige forbedringer i den tekniske del af regelsættet for de europæiske jernbaner.

Forslagene sænker de nuværende barrierer for den frie bevægelighed for jernbanekøretøjer på det europæiske jernbanenet og letter dermed medlemsstaternes gensidige accept af tilladelser til jernbanekøretøjer.

Det lykkedes Rådet og Parlamentet at nå til enighed under førstebehandlingen af forslaget til direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet, således at Rådet kan vedtage det således ændrede forslag til retsakt. Rådet og Parlamentet kunne imidlertid ikke under førstebehandlingen afstemme deres holdninger til forslagene om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet og agenturforordningen. Rådet vedtog derfor fælles holdninger om begge forslag og tog i den forbindelse behørigt hensyn til de ændringer, som Parlamentet vedtog i sine førstebehandlingsudtalelser.

2. Vigtige politikspørgsmål

De tre vigtigste ændringer, som Rådet har foretaget i forhold til Kommissionens forslag, er beskrevet nedenfor. Desuden fastsætter Rådet en undtagelse for Cypern og Malta.

2.1. *Integration af alle bestemmelser om godkendelsesprocedurer i en enkelt retsakt*

Både det nugældende jernbanesikkerhedsdirektiv og det nugældende direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet indeholder bestemmelser om godkendelsesprocedurer for ibrugtagning af jernbanekøretøjer. Sidstnævnte omhandler nye eller omlagte dele af Fællesskabets jernbanesystem, og førstnævnte vedrører køretøjer, der allerede er i brug. I overensstemmelse med bestemmelserne om

([1]) EUT C 126 af 7.6.2007, s. 7.
([2]) EUT C 126 af 7.6.2007, s. 7.
([3]) EUT C 126 af 7.6.2007, s. 7.
([4]) EUT C 256 af 27.10.2007, s. 39.

bedre regulering og for at forenkle fællesskabslovgivningen indarbejder Rådet alle bestemmelserne vedrørende tilladelse til ibrugtagning af køretøjer i en enkelt retsakt. Den nugældende, men ændrede artikel 14, den nye artikel 14a og det nye bilag til forslaget om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet overføres således til det omarbejdede direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet. Parlamentet tilsluttede sig denne overførsel i forbindelse med den enighed, der blev opnået ved førstebehandlingen af direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet. Rådet kan følgelig i princippet fuldt ud acceptere ændring 20, 26 og 27. Endvidere kan Rådet i princippet tilslutte sig ændring 18, eftersom lovgiveren som følge af overførslen kan undlade at henvise til godkendelsesprocedurer i det ændrede jernbanesikkerhedsdirektiv.

2.2. *Præcisering af roller og ansvar med hensyn til vedligeholdelse*

I og med at den nye konvention om internationale jernbanebefordringer (COTIF) er trådt i kraft den 1. juli 2006, har ihændehavere af køretøjer ikke længere pligt til at indregistrere deres godsvogne hos en jernbanevirksomhed. Foranlediget af denne udvikling og med det formål at give jernbanevirksomhederne mulighed for at levere sikre transportydelser på nettet præciserer Rådet den nye fordeling af roller og ansvar med hensyn til vedligeholdelse. Rådet foreslår derfor en ny definition af »ihændehaver« og indfører begrebet »enhed med ansvar for vedligeholdelse«.

Rådet følger så tæt som muligt COTIF's definition og etablerer samtidig en klar forbindelse mellem ihændehaveren og dennes køretøj, idet ihændehaveren får pligt til at lade sig registrere som sådan i et nationalt køretøjsregister. Rådet kan acceptere ændring 8 fuldt ud, da Rådet og Parlamentet er enige om definitionen af »ihændehaver«. Desuden kan ændring 9, der skal sikre anvendelse af den korrekte terminologi, accepteres i princippet.

I den fælles holdning fastsættes det, at den enhed, der har ansvar for vedligeholdelsen, skal sikre, at køretøjerne er i en sikker driftstilstand ved hjælp af et vedligeholdelsessystem. Inden et køretøj tages i brug eller benyttes på nettet, skal der derfor være udpeget en sådan enhed, der har ansvaret for dets vedligeholdelse Desuden skal alle enheder, der har ansvar for vedligeholdelse, være registreret i et nationalt køretøjsregister. En national sikkerhedsmyndighed kan kun i ekstraordinære tilfælde, der er begrænset til dens respektive net, beslutte at indrømme undtagelser fra forpligtelsen til at udpege en enhed, der har ansvaret for et køretøjs vedligeholdelse. Myndigheden skal offentliggøre sådanne undtagelser i sin årsberetning. Med denne ordning tilsigter Rådet at give jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere mulighed for nemt at fastslå, hvem der har ansvaret for vedligeholdelsen af de køretøjer, de anvender.

2.3. *Vedligeholdelsescertificering*

For at både de nationale sikkerhedsmyndigheder og deltagerne i transportkæden kan være sikre på, at vedligeholdelsen af godsvognene rent faktisk kontrolleres, vælger Rådet at skærpe bestemmelsen i Kommissionens forslag om vedligeholdelsescertificering. Kommissionen har foreslået, at der indføres et system for vedligeholdelsescertificering af ihændehavere, når dette er relevant. Derimod er Rådet nået til enighed om en bestemmelse, der pålægger Kommissionen senest et år efter, at forslaget om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet er trådt i kraft, at vedtage en foranstaltning til certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse for så vidt angår deres vedligeholdelsessystem. Både i Kommissionens forslag og i Rådets fælles holdning bygger dette certificeringssystem på en henstilling fra Det Europæiske Jernbaneagentur. Rådet sikrer, at det udleverede certifikat får gyldighed i hele Fællesskabet samt giver sikkerhed for, at den certificerede enhed opfylder jernbanesikkerhedsdirektivets krav om vedligeholdelse for alle de køretøjer, den har ansvaret for.

Endvidere kan enheder med ansvar for vedligeholdelse deltage i dette certificeringssystem på frivillig basis. For at gøre det klart, at der ikke indføres ny krav til jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, præciserer Rådet endelig, at det sikkerhedsledelsessystem, som jernbanevirksomheder

og infrastrukturforvaltere allerede i henhold til det nugældende jernbanesikkerhedsdirektiv skal etablere, omfatter vedligeholdelsessystemet.

I ændring 21 foreslår Parlamentet et vedligeholdelsessystem for jernbanekøretøjer, der på to væsentlige måder afviger fra det system, som Rådet har fastlagt. For det første indfører Rådet — i overensstemmelse med Kommissionens beslutning af 28. juli 2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet (TSI) gældende for godsvogne og Kommissionens beslutning af 9. november 2007 om vedtagelse af fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister — begrebet »enhed med ansvar for vedligeholdelse«, hvorimod Parlamentet gør ihændehaveren direkte ansvarlig for vedligeholdelsen af køretøjet. For det andet ønsker Parlamentet et obligatorisk system for vedligeholdelsescertificering, medens Rådet — i overensstemmelse med den samlede strategi, som Det Europæiske Jernbaneagentur har opstillet — foreskriver et frivilligt system.

Rådet kan ikke acceptere ændring 21 af tre grunde. Den første grund er, at det ikke synes logisk at gøre ihændehaveren ansvarlig for vedligeholdelsen af køretøjet i betragtning af, at jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne har det overordnede ansvar for transportsikkerheden, hvilket fremgår af andre centrale bestemmelser i jernbanesikkerhedsdirektivet, særlig artikel 4. Den anden grund er, at Rådet mener, at obligatorisk deltagelse i et vedligeholdelsessystem ikke altid er hensigtsmæssig og kan medføre unødige administrative omkostninger, f.eks. hvis det drejer sig om godsvogne fra tredjelande eller andre typer køretøjer såsom lokomotiver og passagervogne. Den tredje grund er, at Rådet er bange for, at det kan belaste udviklingen af ihændehavernes økonomiske aktiviteter, hvis de gøres ansvarlige for vedligeholdelsen, som kræver specifik knowhow.

2.4. *Undtagelse for Cypern og Malta*

I betragtning af, at Cypern og Malta ikke har jernbanenet, fastsætter Rådet i sin fælles holdning en undtagelse fra forpligtelsen til at gennemføre direktivet om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet i national lovgivning, så længe der ikke er etableret noget jernbanenet på deres respektive områder.

III. EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGER

Rådets svar på ændring 8, 9, 18, 20, 21, 26 og 27 er beskrevet ovenfor i forbindelse med de vigtigste politikspørgsmål.

Endvidere kan Rådet fuldt ud acceptere ændring 2 vedrørende sammenligningstabellerne. Desuden kan ændring 16 og 17, der vedrører sproglige rettelser, i princippet accepteres. Imidlertid kan Rådet af retlige eller tekniske årsager ikke acceptere følgende ændringer:

— Ændring 3, fordi hensynet til arbejdstagernes sikkerhed og sundhed falder uden for kommissionsforslagets anvendelsesområde

— Ændring 5 og 7, som hænger sammen, fordi den foreslåede definition af »nationale sikkerhedsforskrifter« ikke er forenelig med bilag II til jernbanesikkerhedsdirektivet, der indeholder en beskrivelse af nationale sikkerhedsforskrifter, og fordi udtrykket »væsentlige krav« bruges i en betydning, der anses for at være for snæver

— Ændring 14, fordi Rådet mener, at spørgsmålet om udvikling af fælles sikkerhedsmål blev drøftet i forbindelse med vedtagelsen af jernbanesikkerhedsdirektivet, og at denne diskussion ikke bør genåbnes. Desuden noterer Rådet sig, at henstillinger fra Det Europæiske Jernbaneagentur, blandt andet om fælles sikkerhedsmål, i henhold til artikel 6, stk. 4, i forordningen om agenturet allerede indebærer udførlige cost-benefit-analyser

— Ændring 19, der ikke er forenelig med strukturen i den fælles holdning

— Ændring 22, der vedrører spørgsmålet om, hvem der har ret til at anmode Det Europæiske Jernbaneagentur om en teknisk udtalelse. Dette burde imidlertid ikke længere være til diskussion, eftersom Rådet og Parlamentet nåede til enighed om dette spørgsmål i forbindelse med direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet

— Ændring 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 og 25 om udvalgsproceduren, hvor Parlamentet indfører hasteproceduren for en række foranstaltninger. Eftersom det drejer sig om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre eller supplere ikke-væsentlige bestemmelser i jernbanesikkerhedsdirektivet, er Rådet enigt med Kommissionen og Parlamentet i, at Parlamentet med hensyn til disse foranstaltninger bør inddrages efter forskriftsproceduren med kontrol. At give mulighed for anvendelse af hasteproceduren forekommer imidlertid at være ude af proportioner, da alle disse foranstaltninger allerede har tilknyttet en specifik frist eller skal revideres regelmæssigt.

IV. **KONKLUSION**

De tre lovgivningsforslag om interoperabilitet, sikkerhed og Det Europæiske Jernbaneagentur, der tager sigte på at lette bevægeligheden for jernbanekøretøjer i Den Europæiske Union, yder et vigtigt bidrag til den videre integration af det europæiske jernbaneområde. Rådet og Parlamentet har allerede gjort betydelige fremskridt med hensyn til disse tre forslag, idet der navnlig blev opnået enighed ved førstebehandlingen om direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet. Dette udgør et solidt grundlag for, at de to lovgivende institutioner kan finde kompromisløsninger vedrørende forslagene om ændring af jernbanesikkerhedsdirektivet og agenturforordningen under drøftelserne i forbindelse med andenbehandlingen.

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 13/2008

fastlagt af Rådet den 18. april 2008

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/…/EF af … om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfarten i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet

(2008/C 122 E/03)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([2]),

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([3]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Der er med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet ([4]) indført en ordning for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet med henblik på at fremme reduktionen af drivhusgasemissioner på en omkostningseffektiv og økonomisk effektiv måde.

(2) Endemålet for De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), som blev godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 94/69/EF ([5]), er at opnå en stabilisering af koncentrationerne af drivhusgasser i atmosfæren på et niveau, som kan forhindre farlig antropogen indvirkning på klimasystemet.

(3) Det Europæiske Råd, som mødtes i Bruxelles den 8. og 9. marts 2007, understregede, at det er af afgørende betydning at nå det strategiske mål om at begrænse den globale gennemsnitlige temperaturstigning til højst 2 °C over det førindustrielle niveau. De seneste videnskabelige resultater, der blev offentliggjort i den fjerde vurderingsrapport fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC) viser med endnu større tydelighed, at de negative virkninger af klimaændringerne i stigende grad udgør en alvorlig risiko for økosystemer, fødevareproduktion og opnåelse af en bæredygtig udvikling og opfyldelse af årtusindudviklingsmålene samt for menneskers sundhed og sikkerhed. Hvis 2 °C-målet skal holdes inden for rækkevidde, skal drivhusgaskoncentrationen i atmosfæren stabiliseres til ca. 450 ppmv CO_2-ækvivalenter, hvilket kræver, at de globale drivhusgasemissioner topper inden for de næste 10-15 år, samt at der foretages betydelige globale emissionsreduktioner inden 2050 til mindst 50 % af 1990-niveauet.

(4) Det Europæiske Råd har understreget, at Den Europæiske Union er forpligtet på at omdanne Europa til en yderst energieffektiv økonomi med lave drivhusgasemissioner, og at EU, indtil der er indgået en global og samlet aftale for tiden efter 2012, har påtaget sig en fast ensidig forpligtelse til en reduktion af EU's drivhusgasemissioner på mindst 20 % af 1990-niveauet inden 2020. Begrænsningen af drivhusgasemissionerne fra luftfarten er et væsentligt bidrag i overensstemmelse med denne forpligtelse.

(5) Det Europæiske Råd har understreget, at EU er forpligtet på at indgå en global og samlet aftale om reduktion af drivhusgasemissionerne efter 2012, hvilket vil være en effektiv, virkningsfuld og hensigtsmæssig reaktion af det nødvendige omfang til imødegåelse af udfordringerne i forbindelse med klimaændringerne. Det er blevet enigt om en 30 % reduktion af EU's drivhusgasemissioner i forhold til 1990-niveauet inden 2020 som EU's bidrag til en global og samlet aftale for tiden efter 2012, under forudsætning af at andre udviklede lande forpligter sig til lignende emissionsreduktioner, og at de økonomisk mere udviklede udviklingslande forpligter sig til et passende bidrag i overensstemmelse med deres ansvar og respektive kapaciteter. EU fører fortsat an i forhandlingerne om en ambitiøs international aftale om at nå det mål at begrænse den globale temperaturstigning til 2 °C og blev opmuntret af de fremskridt, der blev gjort i retning af dette mål på trettende konference mellem parterne i UNFCCC på Bali i december 2007. EU vil søge at sikre, at en sådan global aftale omfatter foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne fra luftfarten, og Kommissionen bør i denne forbindelse overveje, hvilke ændringer, der er nødvendige i dette direktiv, som det anvendes på luftfartøjsoperatører.

([1]) EUT C 175 af 27.7.2007, s. 47.
([2]) EUT C 305 af 15.12.2007, s. 15.
([3]) Europa-Parlamentets udtalelse af 13. november 2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 18. april 2008 og Europa-Parlamentets holdning af … (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets afgørelse af …
([4]) EFT L 275 af 25.10.2003, s. 32. Direktiv ændret ved direktiv 2004/101/EF (EUT L 338 af 13.11.2004, s. 18).
([5]) EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.

(6) Ifølge UNFCCC skal alle parterne opstille og gennemføre nationale og i givet fald regionale programmer for foranstaltninger til at imødegå klimaændringerne.

(7) Ifølge Kyoto-protokollen til UNFCCC, godkendt på vegne af Det Europæiske Fællesskab ved Rådets beslutning 2002/358/EF ([1]), skal de udviklede parter gennem samarbejde i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) søge at begrænse og reducere emissionerne fra luftfarten af drivhusgasser, der ikke er reguleret af Montreal-protokollen.

(8) Fællesskabet er ikke kontraherende part i Chicago-konventionen om international civil luftfart af 1944 (Chicago-konventionen), men alle medlemsstaterne er parter heri og medlemmer af ICAO. Sammen med andre stater i ICAO støtter medlemsstaterne fortsat arbejdet med at udvikle foranstaltninger„ herunder markedsbaserede instrumenter, til imødegåelse af klimapåvirkningen fra luftfarten. På det sjette møde i ICAO's komité for miljøbeskyttelse i forbindelse med luftfart (ICAO Committee on Aviation Environmental Protection) i 2004 var der enighed om, at en luftfartsspecifik emissionshandelsordning baseret på en ny retsakt i ICAO-regi ikke var nogen tiltrækkende løsning, som derfor dengang ikke længere burde overvejes. Resolution A35-5 fra ICAO's 35. samling i september 2004 indeholdt derfor ikke forslag om et nyt retligt instrument, men støttede i stedet åben emissionshandel og muligheden for, at staterne kan inddrage emissionerne fra international luftfart i deres emissionshandelsordninger. I tillæg L til resolution A36-22 fra ICAO's 36. samling i september 2007 henstilles det til de kontraherende stater ikke at gennemføre en emissionshandelsordning vedrørende andre kontraherende staters luftfartøjsoperatører, medmindre det sker på grundlag af en aftale mellem disse stater. Under henvisning til at Chicagokonventionen udtrykkeligt anerkender, at hver enkelt kontraherende part har ret til på et ikke-diskriminerende grundlag at anvende sine egne luftfartslove og -bestemmelser på luftfartøjer fra alle stater, tog Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater og femten andre europæiske stater forbehold med hensyn til denne resolution og forbeholdt sig i henhold til Chicagokonventionen ret til på et ikke-diskriminerende grundlag at vedtage og anvende markedsbaserede foranstaltninger på alle luftfartøjsoperatører fra alle stater, der tilbyder luftfartstjenester til, fra eller inden for deres område.

(9) I Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram fastlagt ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF ([2]) blev det fastslået, at Fællesskabet skulle identificere og lancere specifikke tiltag til at reducere drivhusgasemissionerne fra luftfart, hvis ICAO ikke var nået til enighed om sådanne tiltag inden udgangen af 2002. Rådet har i sine konklusioner fra oktober 2002, december 2003 og oktober 2004 gentagne gange anmodet Kommissionen om at fremsætte forslag til foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningen fra international luftfart.

(10) For at de nødvendige betydelige emissionsreduktioner kan opnås, bør der gennemføres politikker og foranstaltninger på medlemsstats- og fællesskabsniveau i alle de økonomiske sektorer i Fællesskabet. Hvis klimapåvirkningen fra luftfartssektoren fortsætter med at vokse med umindsket fart, vil det i høj grad underminere de reduktioner til bekæmpelse af klimaændringerne, der gennemføres i andre sektorer.

(11) Kommissionen fremlagde en strategi til mindskelse af klimapåvirkningerne fra luftfarten i sin meddelelse af 27. september 2005 til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om »Mindskelse af klimapåvirkningerne fra luftfarten«. Som led i en omfattende pakke af foranstaltninger blev det i strategien foreslået, at luftfarten blev inddraget i fællesskabsordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter; desuden blev det foreslået, at der som led i den anden fase af det europæiske klimaændringsprogram skulle nedsættes en multi-stakeholder-arbejdsgruppe for luftfarten, der skulle undersøge, hvordan luftfarten kan inddrages i fællesskabsordningen. I sine konklusioner af 2. december 2005 erkendte Rådet (miljø), at inddragelse af luftfartssektoren i fællesskabsordningen synes at være den bedste vej frem ud fra et økonomisk og miljømæssigt synspunkt, og anmodede Kommissionen om at forelægge et forslag til retsakt inden udgangen af 2006. I sin beslutning af 4. juli 2006 om mindskelse af klimapåvirkningerne fra luftfarten ([3]) erkendte Europa-Parlamentet, at emissionshandel vil kunne spille en rolle som led i en omfattende pakke af foranstaltninger til nedbringelse af luftfartens klimapåvirkning, forudsat at indsatsen udformes hensigtsmæssigt.

(12) Formålet med ændringerne til direktiv 2003/87/EF ved nærværende direktiv er at mindske klimapåvirkningerne fra luftfarten ved at inddrage emissionerne fra luftfarten i fællesskabsordningen.

(13) Luftfartøjsoperatørerne har den mest direkte kontrol over de benyttede flytyper og deres drift og bør derfor have ansvaret for at opfylde de forpligtelser, der følger af dette direktiv, herunder pligt til at udarbejde en overvågningsplan og overvåge og rapportere emissioner i overensstemmelse med denne plan. En luftfartøjsoperatør kan identificeres ved hjælp af en ICAO-designatorkode eller en anden anerkendt designatorkode, der anvendes til identifikation af flyvningen. Kendes luftfartøjsoperatørens

([1]) EFT L 130 af 15.5.2002, s. 1.
([2]) EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.
([3]) EUT C 303 E af 13.12.2006, s. 119.

identitet ikke, bør luftfartøjets ejer anses for at være luftfartøjsoperatør, medmindre ejeren kan bevise, hvem der var operatør.

(14) Fra 2012 bør emissionerne fra alle flyvninger til og fra Fællesskabets flyvepladser inddrages i ordningen. Derved kan fællesskabsordningen tjene som model for anvendelse af emissionshandel i verden som helhed. Hvis et tredjeland træffer foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningen fra flyvninger til Fællesskabet, bør Kommissionen efter at have ført samråd med dette land overveje, hvilke muligheder der er for at skabe optimalt samspil mellem fællesskabsordningen og det pågældende lands foranstaltninger.

(15) I overensstemmelse med princippet om en bedre regulering bør visse flyvninger ikke være omfattet af ordningen. For desuden at undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder bør erhvervsmæssige lufttransportoperatører, der i tre på hinanden følgende perioder på fire måneder foretager under 243 flyvninger pr. periode, ikke være omfattet af ordningen. Dette vil være til gavn for luftfartsselskaber, der driver begrænsede luftfartstjenester inden for fællesskabsordningens anvendelsesområde, herunder luftfartsselskaber fra udviklingslande.

(16) Luftfarten påvirker det globale klima gennem udledning af kuldioxid, nitrogenoxider, vanddamp og sulfat- og sodpartikler. IPCC har vurderet, at den samlede påvirkning fra luftfarten i øjeblikket er 2 til 4 gange større end virkningerne af luftfartens tidligere CO_2-emissioner alene. Nyere forskning i Fællesskabet viser, at den samlede virkning fra luftfarten vil kunne være ca. 2 gange større end virkningerne fra kuldioxid alene. I ingen af disse skøn tages der imidlertid hensyn til de yderst usikre virkninger af cirrusskyer. I overensstemmelse med traktatens artikel 174, stk. 2, skal Fællesskabets politik på miljøområdet bygge på forsigtighedsprincippet. I afventen af videnskabelige fremskridt bør der tages videst muligt hensyn til alle virkningerne fra luftfarten. Emissionerne af nitrogenoxider vil blive taget op i anden lovgivning, som Kommissionen vil foreslå i 2008.

(17) For at undgå konkurrenceforvridninger bør der opstilles en harmoniseret tildelingsmetode til fastsættelse af den samlede mængde kvoter, der skal udstedes, og til fordeling af kvoter til luftfartøjsoperatørerne. En vis andel af kvotemængden vil blive tildelt ved auktion i overensstemmelse med nærmere regler, der vil blive opstillet af Kommissionen. En særlig reserve af kvoter bør sættes til side for at sikre nye luftfartøjsoperatører adgang til markedet og for at bistå luftfartøjsoperatører, som stærkt øger det antal tonkilometer, som de tilbagelægger. Luftfartøjsoperatører, der indstiller driften, bør fortsat få udstedt kvoter indtil udløbet af den periode, for hvilken der allerede er tildelt gratis kvoter.

(18) Der bør foretages fuldstændig harmonisering af den andel af kvoterne, der tildeles gratis til alle de luftfartøjsoperatører, der deltager i ordningen, for at sikre ensartede vilkår for luftfartøjsoperatører, eftersom hver luftfartøjsoperatør vil være reguleret af én medlemsstat for så vidt angår alle dets flyvninger til, fra og inden for EU samt af ikke-diskriminationsbestemmelserne i bilaterale luftfartsaftaler med tredjelande.

(19) Luftfarten bidrager til den samlede klimapåvirkning, der skyldes menneskelige aktiviteter, og den miljøpåvirkning, der skyldes drivhusgasemissioner fra luftfartøjer, kan begrænses gennem foranstaltninger til imødegåelse af klimaændringer i EU og tredjelande og til finansiering af forskning og udvikling med henblik på begrænsning og tilpasning. Medlemsstaterne træffer afgørelse om nationale offentlige udgifter i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet. Med forbehold af denne holdning bør provenuet fra auktion af kvoter eller et tilsvarende beløb, såfremt medlemsstatens overordnede budgetmæssige principper som f.eks. principperne om enhed og bruttoopgørelse kræver det, anvendes til begrænsning af drivhusgasemissionerne, til tilpasning til virkningerne af klimaændringer i EU og tredjelande, til finansiering af forskning og udvikling med henblik på begrænsning og tilpasning samt til dækning af administrationsomkostningerne ved ordningen. Dette kunne omfatte foranstaltninger til fremme af miljøvenlig transport. Auktionsprovenuet bør navnlig anvendes til at finansiere bidrag til Verdensfonden for Energieffektivitet og Vedvarende Energi og foranstaltninger til at forebygge skovrydning og til at lette tilpasningen i udviklingslandene. Bestemmelserne i dette direktiv om anvendelsen af provenuet bør ikke foregribe en beslutning om anvendelsen af provenuet fra auktioner af kvoter i forbindelse med den bredere generelle revision af direktiv 2003/87/EF.

(20) Kommissionen bør underrettes om bestemmelser om anvendelse af midler fra auktioner. En sådan underretning fritager ikke medlemsstaterne for forpligtelsen til at give underretning om visse nationale foranstaltninger, jf. traktatens artikel 88, stk. 3. Dette direktiv bør ikke foregribe resultatet af eventuelle fremtidige statsstøtteprocedurer i henhold til traktatens artikel 87 og 88.

(21) For at øge ordningens omkostningseffektivitet bør luftfartøjsoperatørerne, op til et harmoniseret loft, kunne anvende godkendte emissionsreduktioner (CER) og emissionsreduktionsenheder (ERU) fra projektaktiviteter til at opfylde deres forpligtelser til at returnere kvoter. Anvendelsen af CER og ERU bør være forenelig med kriterierne for accept til brug i handelsordningen i dette direktiv.

(22) For at mindske de administrative byrder for luftfartøjsoperatørerne bør kun én medlemsstat være ansvarlig for en given luftfartøjsoperatør. Medlemsstaterne bør forpligtes til at sikre, at luftfartøjsoperatører, som har fået udstedt en licens i den pågældende medlemsstat, eller luftfartøjsoperatører uden licens eller luftfartøjsoperatører fra tredjelande, hvis emissioner i et basisår for størstedelens vedkommende kan tilskrives den pågældende medlemsstat, opfylder bestemmelserne i dette direktiv. Såfremt en luftfartøjsoperatør ikke opfylder kravene i dette direktiv, og andre håndhævelsesforanstaltninger truffet af den administrerende medlemsstat ikke har kunnet sikre opfyldelsen, bør medlemsstaterne handle solidarisk. Den administrerende medlemsstat bør derfor som en sidste udvej kunne anmode Kommissionen om at træffe afgørelse om nedlæggelse af et driftsforbud på fællesskabsplan over for den pågældende luftfartøjsoperatør.

(23) Da emissionerne fra international luftfart ikke er integreret i medlemsstaternes forpligtelser efter Kyoto-protokollen, bør kvoter tildelt luftfartssektoren kun anvendes til at opfylde luftfartøjsoperatørernes forpligtelser til at returnere kvoter efter dette direktiv, med henblik på at undgå negative konsekvenser for fællesskabsordningens regnskabssystem.

(24) For at beskytte ordningens miljøintegritet bør enheder, som returneres af luftfartøjsoperatører, kun tælle i forbindelse med drivhusgasreduktionsmål, som tager hensyn til disse emissioner.

(25) Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol) er muligvis i besiddelse af oplysninger, der kan hjælpe medlemsstaterne eller Kommissionen med at opfylde deres forpligtelser efter dette direktiv.

(26) Fællesskabsordningens bestemmelser om overvågning, rapportering og verifikation af emissionerne og om sanktioner for driftsledere bør også gælde for luftfartøjsoperatører.

(27) Kommissionen bør i lyset af erfaringerne med anvendelsen tage op til revision, hvordan direktiv 2003/87/EF fungerer for så vidt angår luftfartsaktiviteter, og derefter aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet.

(28) Revisionen af hvordan direktiv 2003/87/EF fungerer for så vidt angår luftfartsaktiviteter bør tage hensyn til den strukturelle afhængighed af luftfart i de lande, der ikke råder over passende og sammenlignelige alternative transportformer, og som derfor er meget afhængige af lufttransport, og hvor turistsektoren yder et stort bidrag til disse landes BNP. Der bør lægges særlig vægt på at begrænse eller helt fjerne eventuelle adgangs- og konkurrenceevneproblemer for fjernområderne, som anført i traktatens artikel 299, stk. 2, og problemer med offentlige serviceforpligtelser i forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv.

(29) Ministererklæringen vedrørende Gibraltar lufthavn, som der blev opnået enighed om den 18. september 2006 i Cordoba under det første møde på ministerplan i dialogforummet vedrørende Gibraltar, træder i stedet for den fælles erklæring vedrørende lufthavnen, der blev fremsat den 2. december 1987 i London, og fuld iagttagelse heraf anses for at være ensbetydende med iagttagelse af erklæringen fra 1987.

(30) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([1]).

(31) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at træffe foranstaltninger vedrørende bortauktionering af kvoter, der ikke skal tildeles gratis, til at vedtage nærmere regler for administrationen af den særlige reserve for visse luftfartøjsoperatører og for procedurerne i forbindelse med anmodninger om, at Kommissionen træffer afgørelse om nedlæggelse af et driftsforbud over for en luftfartøjsoperatør, samt til at ændre de i bilag I opførte luftfartsaktiviteter, hvis et tredjeland indfører foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningerne fra luftfarten. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere dette direktiv med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

(32) Målet for dette direktiv kan ikke opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af den påtænkte handlings omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(33) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ([2]) tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.

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

([1]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Beslutning ændret ved beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

([2]) EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer til direktiv 2003/87/EF

I direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

1) Følgende overskrift indsættes før artikel 1:

»*KAPITEL I*

Almindelige bestemmelser«.

2) Følgende stykke tilføjes i artikel 2:

»3. Anvendelsen af dette direktiv på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til den bestående uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på.«.

3) Artikel 3 ændres således:

a) Litra b) affattes således:

»b) »emission«: udledning af drivhusgasser i atmosfæren fra kilder i et anlæg eller udledning fra et luftfartøj, der udfører en af de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter, af de for denne aktivitet anførte gasser.«.

b) Følgende litraer tilføjes:

»o) »luftfartøjsoperatør«: en person, der driver et luftfartøj på det tidspunkt, hvor det udfører en af de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter, eller ejeren af luftfartøjet, hvis denne person er ukendt eller ikke er identificeret af ejeren

p) »erhvervsmæssig lufttransportoperatør«: en operatør, der mod vederlag stiller rute- eller charterflyvninger til rådighed for offentligheden med henblik på personbefordring, godstransport eller transport af postforsendelser

q) »administrerende medlemsstat«: den medlemsstat, der er ansvarlig for at administrere fællesskabsordningen for så vidt angår en luftfartøjsoperatør, jf. artikel 18a

r) »tilskrevne luftfartsemissioner«: emissioner fra alle flyvninger henhørende under de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter, som afgår fra en flyveplads på en medlemsstats område og ankommer til en sådan flyveplads fra et tredjeland

s) »historiske luftfartsemissioner«: den gennemsnitlige middelværdi af de årlige emissioner i kalenderårene 2004, 2005 og 2006 fra luftfartøjer, der udfører en af de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter.«.

4) Efter artikel 3 indsættes følgende kapitel:

»*KAPITEL II*

Luftfart

Artikel 3a

Anvendelsesområde

Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på tildeling og udstedelse af kvoter for de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter.

Artikel 3b

Luftfartsaktiviteter

Senest … (*) udarbejder Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 23, stk. 2, retningslinjer for den nærmere fortolkning af luftfartsaktiviteterne i bilag I, navnlig eftersøgnings- og redningsflyvninger, brandslukningsflyvninger, humanitære flyvninger, medicinske nødflyvninger og flyvninger udført af erhvervsmæssige lufttransportsoperatører, der i tre på hinanden følgende perioder på fire måneder foretager under 243 flyvninger pr. periode.

Artikel 3c

Samlet mængde kvoter til luftfart

1. For perioden fra den 1. januar 2012 til den 31. december 2012 svarer den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatørerne, til 100 % af de historiske luftfartsemissioner.

2. For den i artikel 11, stk. 2, nævnte periode, der begynder den 1. januar 2013, og, såfremt der ikke foretages nogen ændringer som følge af den i artikel 30, stk. 4, omhandlede revision, for hver efterfølgende periode svarer den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatørerne, til 100 % af de historiske luftfartsemissioner ganget med antallet af år i perioden.

3. Kommissionen tager den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatørerne, op til revision i overensstemmelse med artikel 30, stk. 4.

4. Senest … (*) fastsætter Kommissionen de historiske luftfartsemissioner ud fra de bedste tilgængelige data, herunder beregninger baseret på faktisk trafikinformation. Denne beslutning overvejes i det i artikel 23, stk. 1, nævnte udvalg.

(*) Seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

Artikel 3d

Metode til tildeling af kvoter til luftfarten ved auktion

1. I den i artikel 3c, stk. 1, nævnte periode bortauktioneres 10 % af kvoterne.

2. For fremtidige perioder kan den procentdel, der skal bortauktioneres, jf. stk. 1, blive forhøjet som led i den generelle revision af dette direktiv.

3. Der vedtages en forordning med nærmere bestemmelser om medlemsstaternes auktion af kvoter, der ikke skal tildeles gratis efter stk. 1 og 2 eller artikel 3f, stk. 8. Antallet af kvoter, der i hver periode skal bortauktioneres af hver enkelt medlemsstat, skal være proportional med medlemsstatens andel af de samlede tilskrevne luftfartsemissioner for alle medlemsstaterne for referenceåret, som rapporteret i medfør af artikel 14, stk. 3, og som verificeret i medfør af artikel 15. For den periode, der er nævnt i artikel 3c, stk. 1, er referenceåret 2010, og for hver efterfølgende periode, der er nævnt i artikel 3c, er referenceåret det kalenderår, der udløber 24 måneder inden begyndelsen af den periode, auktionen vedrører.

Den nævnte forordning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 23, stk. 3.

4. Hver medlemsstat fastsætter, hvad provenuet fra auktioner af kvoter skal anvendes til. Dette provenu bør anvendes til imødegåelse af klimaændringer i EU og tredjelande og til dækning af den administrerende medlemsstats omkostninger i tilknytning til dette direktiv.

5. Oplysninger, der meddeles Kommissionen i medfør af dette direktiv, fritager ikke medlemsstaterne for underretningspligten i traktatens artikel 88, stk. 3.

Artikel 3e

Tildeling og udstedelse af kvoter til luftfartøjsoperatører

1. For hver af de i artikel 3c nævnte perioder kan hver luftfartøjsoperatør ansøge om en tildeling af kvoter, der skal tildeles gratis. Ansøgning kan indgives ved at forelægge den kompetente myndighed i den administrerende medlemsstat verificerede tonkilometerdata for luftfartsaktiviteter i bilag I, der er udført af den pågældende luftfartøjsoperatør for overvågningsåret. I denne artikel er overvågningsåret det kalenderår, der udløber fireogtyve måneder inden begyndelsen af den periode, ansøgningen vedrører, jf. bilag IV og V, eller, i relation til den periode, der er nævnt i artikel 3c, stk. 1, 2010. En ansøgning skal indgives senest enogtyve måneder inden begyndelsen af den periode, den vedrører, eller, i relation til den periode, der er nævnt i artikel 3c, stk. 1, senest den 31. marts 2011.

2. Senest atten måneder inden begyndelsen af den periode, ansøgningen vedrører, eller, i relation til den periode, der er nævnt i artikel 3c, stk. 1, senest den 30. juni 2011, forelægger medlemsstaterne Kommissionen de ansøgninger, de har modtaget i medfør af stk. 1.

3. Senest femten måneder inden begyndelsen af hver periode som nævnt i artikel 3c, stk. 2, eller, i relation til den periode, der er nævnt i artikel 3c, stk. 1, senest den 30. september 2011, beregner og vedtager Kommissionen en beslutning om:

a) den samlede mængde kvoter, der skal tildeles for den pågældende periode efter artikel 3c

b) det antal kvoter, der skal bortauktioneres i denne periode efter artikel 3d

c) antal kvoter i den særlige reserve for luftfartøjsoperatører i denne periode efter artikel 3f, stk. 1

d) det antal kvoter, der skal tildeles gratis i den pågældende periode, ved at trække antallet af kvoter som omhandlet i litra b) og c) fra det samlede antal kvoter, som der træffes beslutning om efter litra a)

e) det benchmark, der skal anvendes til at tildele kvoter gratis til luftfartøjsoperatører, hvis ansøgninger er forelagt Kommissionen i overensstemmelse med stk. 2.

Det benchmark, der er nævnt i litra e), udtrykt som kvoter pr. tonkilometer, beregnes ved at dividere antallet af kvoter som nævnt i litra d) med summen af tonkilometerdata som anført i de ansøgninger, der er forelagt Kommissionen i overensstemmelse med stk. 2.

4. Inden tre måneder efter den dato, hvor Kommissionen vedtager en beslutning i medfør af stk. 3, beregner og offentliggør hver administrerende medlemsstat:

a) den samlede tildeling af kvoter for perioden til hver luftfartøjsoperatør, hvis ansøgning er forelagt Kommissionen i overensstemmelse med stk. 2, beregnet ved at gange de i ansøgningen anførte tonkilometerdata med det benchmark, der er omhandlet i stk. 3, litra e), og

b) tildelingen af kvoter til hver luftfartøjsoperatør for hvert år, som beregnes ved at dividere luftfartøjsoperatørens samlede tildeling af kvoter for perioden som beregnet i medfør af litra a) med antallet af år i den periode, hvori luftfartøjsoperatøren udfører en af de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter.

5. Senest den 28. februar 2012 og senest den 28. februar i hvert efterfølgende år udsteder den kompetente myndighed i den administrerende medlemsstat til hver luftfartøjsoperatør det antal kvoter, der er tildelt den pågældende luftfartøjsoperatør for det pågældende år i henhold til denne artikel eller artikel f.

Artikel 3f

Særlig reserve for visse luftfartøjsoperatører

1. I hver af de i artikel 3c, stk. 2, nævnte perioder sættes 3 % af den samlede mængde kvoter, der skal tildeles, til side i en særlig reserve for luftfartøjsoperatører:

a) der påbegynder en luftfartsaktivitet henhørende under bilag I efter det overvågningsår, for hvilket der blev indgivet tonkilometerdata, jf. artikel 3e, stk. 1, for en periode som omhandlet i artikel 3c, stk. 2, eller

b) hvis tonkilometerdata i gennemsnit stiger med mere end 18 % om året mellem det overvågningsår, for hvilket der blev indgivet tonkilometerdata, jf. artikel 3e, stk. 1, for en periode som omhandlet i artikel 3c, stk. 2, og det andet kalenderår i denne periode,

og hvis aktivitet i henhold til litra a) eller supplerende aktivitet i henhold til litra b)ikke helt eller delvis er en fortsættelse af en luftfartsaktivitet, som tidligere blev udført af en anden luftfartøjsoperatør.

2. En luftfartøjsoperatør, der er omfattet af stk. 1, kan ansøge om gratis tildeling af kvoter fra den særlige reserve ved at indgive en ansøgning til den kompetente myndighed i den administrerende medlemsstat. En ansøgning skal indgives senest den 30. juni i det tredje år af den i artikel 3c, stk. 2, omhandlede periode, som den vedrører.

3. En ansøgning i henhold til stk. 2 skal:

a) omfatte verificerede tonkilometerdata, jf. bilag IV og V, for de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter, der udføres af luftfartøjsoperatøren i det andet kalenderår i den i artikel 3c, stk. 2, omhandlede periode, som ansøgningen vedrører

b) indeholde dokumentation for, at tildelingskriterierne i stk. 1 er opfyldt, og

c) i tilfælde af, at luftfartøjsoperatøren er omfattet af stk. 1, litra b, angive

   i) den procentvise stigning i tonkilometer, som denne luftfartøjsoperatør registrerede mellem det overvågningsår, for hvilket der blev indgivet tonkilometerdata, jf. artikel 3e, stk. 1, for en periode som omhandlet i artikel 3c, stk. 2, og det andet kalenderår i denne periode

   ii) den samlede stigning i tonkilometer, som denne luftfartøjsoperatør registrerede mellem det overvågningsår, for hvilket der blev indgivet tonkilometerdata, jf. artikel 3e, stk. 1, for en periode som omhandlet i artikel 3c, stk. 2, og det andet kalenderår i denne periode, og

   iii) den samlede stigning i tonkilometer, som denne luftfartøjsoperatør registrerede mellem det overvågningsår, for hvilket der blev indgivet tonkilometerdata, jf. artikel 3e, stk. 1, for en periode som omhandlet i artikel 3c, stk. 2, og det andet kalenderår i denne periode, der overstiger procentsatsen i stk. 1, litra b).

4. Senest seks måneder efter udløbet af ansøgningsfristen, jf. stk. 2, sender medlemsstaterne de ansøgninger, de har modtaget i henhold til stk. 2, til Kommissionen.

5. Senest 12 måneder efter udløbet af ansøgningsfristen, jf. stk. 2, træffer Kommissionen beslutning om det benchmark, der skal anvendes for gratis tildeling af kvoter til luftfartøjsoperatører, hvis ansøgninger er indgivet til Kommissionen i overensstemmelse med stk. 4.

Med forbehold af stk. 6 beregnes benchmarket ved at dividere antallet af kvoter i den særlige reserve med summen af:

a) de tonkilometerdata for luftfartøjsoperatører omfattet af stk. 1, litra a), som er medtaget i ansøgningerne sendt til Kommissionen i overensstemmelse med stk. 3, litra a), og stk. 4, og

b) den samlede stigning i tonkilometer, der overstiger procentsatsen i stk. 1, litra b), for luftfartøjsoperatører omfattet af stk. 1, litra b), som er medtaget i ansøgningerne til Kommissionen i overensstemmelse med stk. 3, litra c), nr. iii), og stk. 4.

6. Det benchmark, der er nævnt i stk. 5, må ikke resultere i en årlig tildeling pr. tonkilometer, som er større end den årlige tildeling pr. tonkilometer til luftfartøjsoperatører i henhold til artikel 3e, stk. 4.

7. Inden tre måneder efter den dato, hvor Kommissionen vedtager en beslutning i medfør af stk. 5, beregner og offentliggør hver administrerende medlemsstat:

a) tildelingen af kvoter fra den særlige reserve til hver luftfartøjsoperatør, hvis ansøgning den indgav til Kommissionen i overensstemmelse med stk. 4. Denne tildeling beregnes ved at gange det benchmark, som er nævnt i stk. 5, med:

   i) de tonkilometerdata, der er medtaget i ansøgningen til Kommissionen, jf. stk. 3, litra a), og stk. 4, for så vidt angår en luftfartøjsoperatør, der er omfattet af stk. 1, litra a),

ii) den samlede stigning i tonkilometer, der overstiger procentsatsen i stk. 1, litra b), som er medtaget i ansøgningen til Kommissionen, jf. stk. 3, litra c), nr. iii), og stk. 4, for så vidt angår en luftfartøjsoperatør, der er omfattet af stk. 1, litra b), og

b) tildelingen af kvoter til de enkelte luftfartøjsoperatører for hvert år, som bestemmes ved at dividere tildelingen af kvoter, jf. litra a), med antallet af resterende fulde kalenderår i den i artikel 3c, stk. 2, omhandlede periode, som tildelingen vedrører.

8. Eventuelle ikke-tildelte kvoter i den særlige reserve bortauktioneres af medlemsstaterne.

9. Kommissionen kan fastsætte nærmere regler for administrationen af den særlige reserve som omhandlet i denne artikel, herunder en vurdering af overensstemmelsen med udvælgelseskriterierne i stk. 1. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 23, stk. 3.

Artikel 3g

Overvågnings- og rapporteringsplaner

Den administrerende medlemsstat sikrer, at hver luftfartøjsoperatør indsender en overvågningsplan til den kompetente myndighed i denne stat, hvori der redegøres for foranstaltninger til overvågning og rapportering af emissioner og tonkilometerdata med henblik på en ansøgning i henhold til artikel 3e, samt at sådanne planer godkendes af den kompetente myndighed efter de retningslinjer, der er vedtaget i medfør af artikel 14.11.«.

5) Følgende overskrift og artikel indsættes:

»*KAPITEL III*

Stationære anlæg

Artikel 3h

Anvendelsesområde

Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på drivhusgasemissionstilladelser og tildeling og udstedelse af kvoter til aktiviteterne i bilag I, bortset fra luftfartsaktiviteter.«.

6) Artikel 6, stk. 2, litra e), affattes således:

»e) en forpligtelse til at returnere kvoter, bortset fra kvoter udstedt efter kapitel II, svarende til anlæggets samlede emissioner i hvert kalenderår, som verificeret efter artikel 15, senest fire måneder efter årets udgang.«.

7) Følgende overskrift indsættes efter artikel 11:

»*KAPITEL IV*

Bestemmelser for luftfart og stationære anlæg.«.

8) I artikel 11a indsættes følgende stykke:

»1a. Med forbehold af stk. 3 tillader medlemsstaterne for hver periode nævnt i artikel 3c hver luftfartøjsoperatør at anvende CER og ERU fra projektaktiviteter. For den i artikel 3c, stk. 1, omhandlede periode kan luftfartøjsoperatører anvende CER og ERU op til 15 % af det antal kvoter, de er forpligtet til at returnere efter artikel 12, stk. 2a.

For de efterfølgende perioder træffes der beslutning om procentsatsen efter proceduren for fastlæggelse af anvendelsen af CER og ERU fra projektaktiviteter som led i revisionen af dette direktiv og under hensyn til udviklingen i den internationale klimaændringsordning.

Kommissionen offentliggør procentsatsen mindst seks måneder inden begyndelsen af hver periode som omhandlet i artikel 3c.«.

9) I artikel 11b, stk. 2, erstattes ordet »anlæg« med »aktiviteter«.

10) Artikel 12 ændres således:

a) I stk. 2 indsættes efter »med henblik på« ordene »opfyldelse af en luftfartøjsoperatørs forpligtelser efter stk. 2a eller«.

b) Følgende stykke indsættes:

»2a. De administrerende medlemsstater sørger for, at hver luftfartøjsoperatør senest den 30. april hvert år returnerer et antal kvoter svarende til de samlede emissioner i det foregående kalenderår fra luftfartsaktiviteter i bilag I, for hvilke den er luftfartøjsoperatør, som verificeret efter artikel 15. Medlemsstaterne sørger for, at kvoter, der returneres i overensstemmelse med dette stykke, derefter annulleres.«.

c) Stk. 3 affattes således:

»3. Medlemsstaterne søger for, at driftslederen for hvert anlæg senest den 30. april hvert år returnerer et antal kvoter, bortset fra kvoter udstedt efter kapitel II, svarende til de samlede emissioner fra det pågældende anlæg i det foregående kalenderår, som verificeret efter artikel 15, og at disse kvoter derefter annulleres.«.

11) I artikel 13, stk. 3, erstattes ordene »artikel 12, stk. 3« med »artikel 12, stk. 2a eller 3«.

12) Artikel 14 ændres således:

a) I stk. 1, første punktum:

i) indsættes efter ordene »de pågældende aktiviteter« ordene », og af tonkilometerdata med henblik på en ansøgning i medfør af artikel 3e eller artikel 3f«

ii) udgår ordene »senest den 30. september 2003«.

b) Stk. 3 affattes således:

»3. Medlemsstaterne sørger for, at hver driftsleder eller luftfartøjsoperatør i hvert kalenderår rapporterer emissionerne fra det pågældende anlæg eller, fra den 1. januar 2010, fra det luftfartøj, operatøren driver, til den kompetente myndighed efter udgangen af det pågældende år i overensstemmelse med retningslinjerne.«.

13) Artikel 15 affattes således:

»*Artikel 15*

Verifikation

Medlemsstaterne sørger for, at de rapporter, driftslederne og luftfartøjsoperatørerne forelægger i henhold til artikel 14, stk. 3, verificeres efter kriterierne i bilag V, og eventuelle nærmere bestemmelser vedtaget af Kommissionen i overensstemmelse med denne artikel, og at den kompetente myndighed underrettes herom.

Medlemsstaterne sørger for, at en driftsleder eller luftfartøjsoperatør, hvis rapport vedrørende emissioner i det foregående år ikke er verificeret tilfredsstillende efter kriterierne i bilag V og eventuelle nærmere bestemmelser vedtaget af Kommissionen i overensstemmelse med denne artikel senest den 31. marts hvert år, ikke kan overdrage yderligere kvoter, før en rapport fra den pågældende driftsleder eller luftfartøjsoperatør er verificeret tilfredsstillende.

Kommissionen kan efter forskriftsproceduren i artikel 23, stk. 2, vedtage nærmere bestemmelser om verifikation af rapporter forelagt af luftfartøjsoperatører i medfør af artikel 14, stk. 3, og af ansøgninger forelagt i medfør af artikel 3e og artikel 3f.«.

14) Artikel 16 ændres således:

a) I stk. 1 udgår ordene »senest den 31. december 2003«.

b) Stk. 2 og stk. 3 affattes således:

»2. Medlemsstaterne sørger for at offentliggøre navnene på driftsledere og luftfartsoperatører, der ikke overholder kravene om returnering af tilstrækkelige kvoter i henhold til dette direktiv.

3. Medlemsstaterne sørger for, at en driftsleder eller luftfartsoperatør, der ikke returnerer tilstrækkelige kvoter senest den 30. april hvert år til dækning af sine emissioner i det foregående år, pålægges en bøde for overskridelse af emissionskvoterne. Bøden for overskridelse af emissionskvoter andrager 100 EUR for hvert ton kuldioxidækvivalent, for hvilket driftslederen ikke har returneret kvoter. Betaling af bøden for overskridelse af emissionskvoter fritager ikke driftslederen eller luftfartsoperatøren for forpligtelsen til at returnere en kvotemængde svarende til de kvoteoverskridende emissioner, når vedkommende returnerer kvoter for det følgende kalenderår.«.

c) Følgende stykker indsættes:

»5. Såfremt en luftfartøjsoperatør ikke opfylder kravene i dette direktiv, og andre håndhævelsesforanstaltninger ikke har kunnet sikre opfyldelsen, kan den administrerende medlemsstat anmode Kommissionen om at træffe afgørelse om nedlæggelse af et driftsforbud over for den pågældende luftfartøjsoperatør.

6. En anmodning fra en administrerende medlemsstat i henhold til stk. 5 skal indeholde:

a) dokumentation for, at luftfartøjsoperatøren ikke har opfyldt sine forpligtelser i henhold til dette direktiv

b) nærmere oplysninger om håndhævelsesforanstaltninger, som medlemsstaten har truffet

c) en begrundelse for pålæggelsen af et driftsforbud på fællesskabsplan og

d) en henstilling vedrørende omfanget af et driftsforbud på fællesskabsplan og eventuelle betingelser, der skal gælde.

7. Når anmodninger som dem, der er omhandlet i stk. 5, sendes til Kommissionen, underretter denne de andre medlemsstater (via deres repræsentanter i udvalget i artikel 23, stk. 1, i overensstemmelse med udvalgets forretningsorden).

8. Før der i henhold til en anmodning, jf. stk. 5, træffes en beslutning, konsulteres, hvis nødvendigt og muligt, de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med den pågældende luftfartøjsoperatør. Hvor det er muligt, gennemføres konsultationen af Kommissionen og medlemsstaterne i fællesskab.

9. Når Kommissionen overvejer at træffe en beslutning vedrørende en anmodning, jf. stk. 5, underretter den den pågældende luftfartøjsoperatør om de væsentlige kendsgerninger og betragtninger, der danner grundlag for en sådan beslutning. Den pågældende luftfartøjsoperatør har en frist på 10 arbejdsdage fra underretningen til at fremsætte skriftlige bemærkninger til Kommissionen.

10. Kommissionen kan efter anmodning fra en medlemsstat vedtage en beslutning om at nedlægge et driftsforbud over for den pågældende luftfartøjsoperatør efter forskriftsproceduren i artikel 23, stk. 2.

11. Hver medlemsstat håndhæver på sit territorium enhver beslutning vedtaget i henhold til stk. 10. Medlemsstaten underretter Kommissionen om alle foranstaltninger, der træffes for at gennemføre sådanne beslutninger.

12. Der fastsættes i givet fald nærmere regler for de procedurer, der er omhandlet i denne artikel. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 23, stk. 3.«.

15) Følgende artikler indsættes:

»*Artikel 18a*

Administrerende medlemsstat

1. Den administrerende medlemsstat for en luftfartøjsoperatør er:

a) når det drejer sig om en luftfartøjsoperatør med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat efter bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (*), den medlemsstat, der har udstedt licensen til den pågældende luftfartøjsoperatør, og

b) i alle andre tilfælde, den medlemsstat, der har de største skønsvist tilskrevne luftfartsemissioner fra flyvninger udført af den pågældende luftfartøjsoperatør i basisåret.

2. Når ingen af de tilskrevne luftfartsemissioner fra flyvninger udført af en luftfartsoperatør, jf. stk. 1, litra b), i de første to år af en periode som omhandlet i artikel 3c er tilskrevet den administrerende medlemsstat, overføres luftfartøjsoperatøren til en anden administrerende medlemsstat i den næste periode. Den nye administrerende medlemsstat er den medlemsstat, der havde de største skønsvist tilskrevne luftfartsemissioner fra flyvninger udført af den pågældende luftfartøjsoperatør i de første to år af den foregående periode.

3. Kommissionen skal ud fra de bedste tilgængelige oplysninger:

a) inden den 1. februar 2009 offentliggøre en liste over luftfartøjsoperatører, som den 1. januar 2006 udførte eller derefter har udført en luftfartsaktivitet i bilag I, med angivelse af den administrerende medlemsstat for hver luftfartøjsoperatør, jf. stk. 1, og

b) inden den 1. februar i hvert efterfølgende år opdatere listen ved at supplere den med luftfartøjsoperatører, som siden har udført en af de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter.

4. Ved anvendelse af stk. 1 forstås ved »basisår« det første driftsår (kalenderår), når det drejer sig om en luftfartsoperatør, som har indledt sin virksomhed i Fællesskabet efter den 1. januar 2006, og i alle andre tilfælde det kalenderår, der begynder den 1. januar 2006.

Artikel 18b

Bistand fra Eurocontrol

Kommissionen kan anmode Eurocontrol om bistand med henblik på at opfylde sine forpligtelser i medfør af artikel 3c, stk. 4, og artikel 18a og kan i dette øjemed indgå passende aftaler med denne organisation.

(*) EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.«.

16) Artikel 19, stk. 3, ændres således:

a) Sidste punktum affattes således:

»Denne forordning skal også indeholde bestemmelser om anvendelse og identifikation af CER og ERU i fællesskabsordningen og om overvågning af denne anvendelse samt bestemmelser vedrørende inddragelsen af luftfartsaktiviteter i fællesskabsordningen.«

b) Følgende afsnit tilføjes:

»Forordningen om et standardiseret og sikkert system med registre sikrer, at kvoter, CER og ERU, der returneres af luftfartøjsoperatører, kun overføres til medlemsstaternes returneringskonti for Kyotoprotokollens første forpligtelsesperiode i den udstrækning, disse kvoter, CER og ERU svarer til emissioner, der er inkluderet i de samlede nationale mængder i medlemsstaternes nationale opgørelser for den pågældende periode.«.

17) I artikel 23 affattes stk. 3 således:

»3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.«.

18) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 25a*

Tredjelandes foranstaltninger til at mindske luftfartens påvirkning af klimaet

1. Hvis et tredjeland træffer foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningen fra flyvninger, der afgår fra det pågældende tredjeland og ankommer til Fællesskabet, overvejer Kommissionen efter at have ført samråd med det pågældende tredjeland og med medlemsstaterne i udvalget i artikel 23, stk. 1, hvilke muligheder der er for at skabe optimalt samspil mellem fællesskabsordningen og det pågældende lands foranstaltninger.

Kommissionen kan om nødvendigt vedtage ændringer med henblik på, at flyvninger fra det pågældende tredjeland udelukkes fra luftfartsaktiviteterne i bilag I, eller med henblik på andre ændringer af de i bilag I opførte luftfartsaktiviteter, som kræves ved en aftale i henhold til stk. 4. Disse foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, som henvises til i artikel 23, stk. 3.

Kommissionen kan stille forslag om andre ændringer af dette direktiv til Europa-Parlamentet og Rådet.

Kommissionen kan endvidere, hvor det er passende, i overensstemmelse med traktatens artikel 300, stk. 1, rette henstillinger til Rådet om at indlede forhandlinger med henblik på indgåelse af en aftale med det pågældende tredjeland.

2. Fællesskabet og dets medlemsstater skal fortsat søge at nå til enighed om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne fra luftfarten. På baggrund af denne enighed overvejer Kommissionen, om det er nødvendigt at foretage ændringer i den måde hvorpå dette direktiv gælder for luftfartøjsoperatører.«.

19) Artikel 28 ændres således:

a) Stk. 3, litra b), affattes således:

»b) får ansvaret for at returnere kvoter, bortset fra kvoter udstedt efter kapitel II, svarende til de samlede emissioner fra anlæggene i puljen, uanset artikel 6, stk. 2, litra e), og artikel 12, stk. 3, og«

b) Stk. 4 affattes således:

»4. Puljeforvalteren pålægges sanktioner ved overtrædelse af kravet om at returnere tilstrækkelige kvoter, bortset fra kvoter udstedt efter kapitel II, til at dække de samlede emissioner fra anlæggene i puljen, uanset artikel 16, stk. 2, 3 og 4.«.

20) I artikel 30 tilføjes følgende stykke:

»4. Senest den 1. juni 2015 foretager Kommissionen, på grundlag af overvågningen af og erfaringerne med anvendelsen af dette direktiv, en vurdering af hvorledes direktivet fungerer for så vidt angår de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter, og kan hvis det er formålstjenstligt forelægge forslag. Kommissionen tager især hensyn til:

a) hvilke konsekvenser og virkninger direktivet har for hele den måde, hvorpå fællesskabsordningen fungerer

b) hvordan luftfartskvotemarkedet fungerer, herunder navnlig eventuelle markedsforstyrrelser

c) hvor miljøeffektiv fællesskabsordningen er, og i hvilket omfang, den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatører i henhold til artikel 3c, bør reduceres i overensstemmelse med EU's samlede emissionsreduktionsmål

d) hvilken indvirkning fællesskabsordningen har på luftfartssektoren

e) om den særlige reserve for luftfartøjsoperatører skal videreføres, under hensyn til den sandsynlige konvergens mellem vækstrater på tværs af sektoren

f) hvilken indvirkning fællesskabsordningen har på den strukturelle afhængighed af lufttransport i Fællesskabets øområder, indlandsområder og yderområder

g) hvorvidt der skal indføres et gatewaysystem til at lette handelen med kvoter mellem luftfartøjsoperatører og driftsledere af anlæg, samtidig med at det sikres, at der ikke er nogen transaktioner, der fører til en nettooverdragelse af kvoter fra luftfartøjsoperatører til driftsledere af anlæg

h) hvilke følger undtagelsestærsklerne, jf. bilag I, har for den højst tilladte startmasse og antallet af flyvninger om året, der udføres af en luftfartøjsoperatør, og

i) hvilken indvirkning undtagelsen fra fællesskabsordningen med visse flyvninger, der udføres inden for rammerne af forpligtelserne til offentlig tjeneste, som pålægges i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet (*).

Kommissionen aflægger derefter rapport til Europa-Parlamentet og Rådet.

(*) EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8. Forordning senest ændret ved forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 1).«.

21) Følgende overskrift indsættes efter artikel 30:

»*KAPITEL V*

Afsluttende bestemmelser«.

22) Bilag I, IV og V ændres som angivet i bilaget til dette direktiv.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest … (*). De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 3

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i …

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
…	…
Formand	*Formand*

(*) 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

BILAG

I bilag I, IV og V til direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

1) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) Titlen affattes således:

»KATEGORIER AF AKTIVITETER, DER ER OMFATTET AF DETTE DIREKTIV«.

b) I punkt 2 tilføjes følgende afsnit før tabellen:

»For året 2012 medtages alle flyvninger, der ankommer til eller afgår fra en flyveplads, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse.«.

c) Følgende aktivitetskategori tilføjes:

»*Luftfart* Flyvninger, der afgår fra eller ankommer til en flyveplads, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse Denne aktivitet omfatter ikke: a) flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at transportere en regerende monark og dennes nærmeste familie, statsoverhoveder, regeringschefer eller ministre fra et tredjeland på officiel rejse, når dette formål fremgår af en relevant statusindikator i flyveplanen b) militære flyvninger, der udføres af militærfly, og toldmyndighedernes og politiets flyvninger c) eftersøgnings- og redningsflyvninger, brandslukningsflyvninger, humanitære flyvninger og medicinske nødflyvninger, der er godkendt af den relevante kompetente myndighed d) flyvninger, der udelukkende udføres efter visuelflyvereglerne som defineret i bilag 2 til Chicago-konventionen e) flyvninger, der afsluttes på den flyveplads, hvorfra luftfartøjet er startet, og som ikke indebærer nogen mellemlanding f) træningsflyvninger, der udføres udelukkende med det formål at opnå et certifikat, eller, hvis der er tale om flyvebesætningsmedlemmer, en rating af certifikat, når dette fremgår af en passende bemærkning i flyveplanen, forudsat at flyvningen ikke tjener til transport af passagerer og/eller fragt, eller til positionering eller transport af luftfartøjet g) flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at kontrollere, afprøve eller certificere et luftfartøj eller udstyr, uanset om dette er luftbårent eller jordbaseret h) flyvninger, der udføres med luftfartøjer med en højst tilladt startmasse på under 5 700 kg i) flyvninger, der udføres inden for rammerne af forpligtelser til offentlig tjeneste, som i henhold til forordning (EØF) nr. 2408/92 pålægges ruter i regionerne i den yderste periferi som defineret i artikel 299, stk. 2, i traktaten eller på ruter, hvor den udbudte kapacitet ikke overstiger 30 000 sæder pr. år og j) andre flyvninger end flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at transportere en regerende monark og dennes nærmeste familie, statsoverhoveder, regeringschefer eller ministre fra en EU-medlemsstat på officiel rejse, som foretages af en erhvervsmæssig luftransportoperatør, der i tre på hinanden følgende perioder på fire måneder foretager under 243 flyvninger pr. periode, og som, hvis det ikke var for dette punkt, ville falde ind under denne aktivitet.	Kuldioxid«

2) I bilag IV foretages følgende ændringer:

a) Følgende titel indsættes efter titlen på bilaget:

»DEL A — OVERVÅGNING OG RAPPORTERING AF EMISSIONER FRA STATIONÆRE ANLÆG«.

b) Følgende del tilføjes:

»DEL B — OVERVÅGNING OG RAPPORTERING AF EMISSIONER FRA LUFTFARTSAKTIVITETER

Overvågning af kuldioxidemissioner

Emissionerne overvåges på grundlag af beregninger. Til beregning af emissionerne anvendes følgende formel:

Brændstofforbrug × emissionsfaktor

I brændstofforbruget indgår også brændstof til hjælpemotoren. Så vidt muligt anvendes det faktiske brændstofforbrug for hver flyvning, der beregnes ved hjælp af følgende formel:

Mængde brændstof i luftfartøjets brændstoftanke efter endt brændstofpåfyldning til flyvningen – mængde brændstof i luftfartøjets brændstoftanke efter endt brændstofpåfyldning til den efterfølgende flyvning + brændstofpåfyldning til denne efterfølgende flyvning.

Foreligger der ikke data om det faktiske brændstofforbrug, anvendes en standardiseret metode med forskellige nøjagtighedsniveauer til skønsvis beregning af brændstofforbrugsdataene på grundlag af de bedste tilgængelige oplysninger.

IPCC's standardemissionsfaktorer (fra IPCC-retningslinjerne for drivhusgasopgørelser fra 2006 eller senere ajourføringer af disse retningslinjer) finder anvendelse, medmindre aktivitetsspecifikke emissionsfaktorer, som uafhængige akkrediterede laboratorier har identificeret ved hjælp af godkendte analysemetoder, er mere nøjagtige. Emissionsfaktoren for biomasse er nul.

Der foretages en særskilt beregning for hver flyvning og for hvert brændstof.

Rapportering af emissioner

Luftfartøjsoperatøren medtager følgende oplysninger i sin rapport i medfør af artikel 14, stk. 3:

A. Identifikationsdata for luftfartøjsoperatøren, herunder:

— luftfartøjsoperatørens navn

— den administrerende medlemsstat

— luftfartøjsoperatørens adresse, herunder postnummer og land og, hvis forskellig herfra, operatørens kontaktadresse i den administrerende medlemsstat

— registreringsnumre for og typer af luftfartøjer, der er anvendt i rapportperioden til udførelse af luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for

— nummer og udstedende myndighed for AOC'en (air operator's certificate) og licensen til udførelse af luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for

— adresse, telefonnummer, faxnummer og e-mail-adresse på en kontaktperson og

— navnet på luftfartøjets ejer.

B. For hver brændstoftype, for hvilken emissionerne beregnes:

— brændstofforbrug

— emissionsfaktor

— de samlede aggregerede emissioner fra alle flyvninger i rapportperioden, som henhører under luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for

— aggregerede emissioner fra:

— alle flyvninger, der er udført i rapportperioden og henhører under luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for, og som er afgået fra en flyveplads, der er beliggende på en medlemsstats område, og ankommet til en flyveplads, der er beliggende på samme medlemsstats område

— alle andre flyvninger, der er udført i rapportperioden og henhører under luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for

— de samlede aggregerede emissioner fra alle flyvninger i rapportperioden, som henhører under luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for, og som

— er afgået fra hver medlemsstat og

— ankommet til hver medlemsstat fra et tredjeland

— usikkerhed.

Overvågning af tonkilometerdata ved anvendelse af artikel 3e og 3f

Ved ansøgning om en tildeling af kvoter i overensstemmelse med artikel 3e, stk. 1, eller artikel 3f, stk. 2, beregnes omfanget af luftfartsaktiviteter i tonkilometer ved hjælp af følgende formel:

tonkilometer = flyvestrækning × nyttelast,

hvor:

»flyvestrækning« er storcirkelafstanden mellem afgangsflyvepladsen og ankomstflyvepladsen plus en yderligere fast faktor på 95 km, og

»nyttelast« er den samlede masse af transporteret fragt, post og passagerer.

Til beregning af nyttelasten gælder følgende:

— antallet af passagerer er antallet af personer om bord, bortset fra besætningsmedlemmerne

— en luftfartøjsoperatør kan vælge at anvende enten den faktiske masse eller standardmassen for passagerer og indchecket bagage som angivet i masse- og balancedokumenterne for de pågældende flyvninger eller en fast værdi på 110 kg for hver passager og dennes indcheckede bagage.

Overvågning af tonkilometerdata ved anvendelse af artikel 3e og 3f

Hver luftfartøjsoperatør medtager følgende oplysninger i sin ansøgning i medfør af artikel 3e, stk. 1, eller artikel 3f, stk. 2:

A. Identifikationsdata for luftfartøjsoperatøren, herunder:

— luftfartøjsoperatørens navn

— den administrerende medlemsstat

— luftfartøjsoperatørens adresse, herunder postnummer og land og, hvis forskellig herfra, operatørens kontaktadresse i den administrerende medlemsstat

— registreringsnumre for og typer af luftfartøjer, der i det af ansøgningen omfattede år — til udførelse af luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for

— nummer og udstedende myndighed for AOC'en (air operator's certificate) og licensen til udførelse af luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for, er udført

— adresse, telefonnummer, faxnummer og e-mail-adresse på en kontaktperson og

— navnet på luftfartøjets ejer.

B. Tonkilometerdata:

— antal flyvninger pr. flyvepladspar

— antal passagerkilometer pr. flyvepladspar

— antal tonkilometer pr. flyvepladspar

— den valgte beregningsmetode for massen af passagerer og indchecket bagage

— samlet antal tonkilometer for alle flyvninger i rapportåret, som henhører under luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for.«.

3) I bilag V foretages følgende ændringer:

a) Følgende titel indsættes efter titlen på bilaget:

»DEL A — VERIFIKATION AF EMISSIONER FRA STATIONÆRE ANLÆG«.

b) Følgende del tilføjes:

»DEL B — VERIFIKATION AF EMISSIONER FRA LUFTFARTSAKTIVITETER

13) De generelle principper og metoder i dette bilag finder anvendelse ved verifikation af rapporter om emissioner fra flyvninger, der henhører under en luftfartsaktivitet, jf. bilag I.

I den forbindelse gælder følgende:

a) i punkt 3) læses henvisningen til driftslederen som en henvisning til en luftfartøjsoperatør, og i nævnte punkts litra c) læses henvisningen til anlægget som en henvisning til det luftfartøj, der er anvendt til udførelse af de af rapporten omfattede luftfartsaktiviteter

b) i punkt 5) læses henvisningen til anlægget som en henvisning til luftfartøjsoperatøren

c) i punkt 6) læses henvisningen til de aktiviteter, der udføres i anlægget, som en henvisning til de af rapporten omfattede luftfartsaktiviteter, der er udført af luftfartøjsoperatøren

d) i punkt 7) læses henvisningen til anlægsområdet som en henvisning til de områder, luftfartøjsoperatøren har anvendt til udførelse af de af rapporten omfattede luftfartsaktiviteter

e) i punkt 8) og 9) læses henvisningerne til anlæggets emissionskilder som en henvisning til det luftfartøj, luftfartøjsoperatøren er ansvarlig for, og

f) i punkt 10) og 12) læses henvisningen til driftslederen som en henvisning til en luftfartøjsoperatør.

Yderligere bestemmelser om verifikation af luftfartsemissionsrapporter

14. Verifikator sikrer sig navnlig følgende:

a) alle flyvninger, der henhører under en luftfartsaktivitet, jf. bilag I, er medtaget. I denne forbindelse anvender verifikator data fra fartplaner og andre data om luftfartøjsoperatørens trafik, herunder data fra Eurocontrol, som operatøren har anmodet om

b) der er general sammenhæng mellem dataene om det samlede brændstofforbrug og dataene om brændstof, der er indkøbt eller på anden måde leveret til det luftfartøj, der udfører luftfartsaktiviteten.

Yderligere bestemmelser om verifikation af tonkilometerdata indgivet ved anvendelse af artikel 3e og 3f

15) De i dette bilag anførte generelle principper for og metoder til verifikation af emissionsrapporter efter artikel 14, stk. 3, finder i givet fald tilsvarende anvendelse på verifikation af luftfartstonkilometerdata.

16) Verifikator sikrer sig navnlig, at kun faktisk foretagne flyvninger, der henhører under en luftfartsaktivitet, jf. bilag I, som luftfartøjsoperatøren er ansvarlig for, er medtaget i den pågældende operatørs ansøgning efter artikel 3e, stk. 1, og artikel 3f, stk. 2. I denne forbindelse anvender verifikator data om luftfartøjsoperatørens trafik, herunder data fra Eurocontrol, som operatøren har anmodet om. Herudover sikrer verifikator sig, at nyttelasten som rapporteret af operatøren svarer til de optegnelser af nyttelast, som luftfartøjsoperatøren fører af sikkerhedsgrunde.«.

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Kommissionen vedtog i december 2006 forslaget ([1]) til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfarten i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet. Dette forslag blev forelagt Rådet den 22. december 2006.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse den 13. november 2007.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse den 30. maj 2007 ([2]).

Regionsudvalget afgav udtalelse den 10. oktober 2007 ([3]).

Rådet vedtog sin fælles holdning den 18. april 2008.

II. FORMÅL

Hovedformålet med dette direktiv er under hensyn til de stigende emissioner fra luftfarten at mindske klimapåvirkningerne fra luftfarten ved at inddrage luftfarten i den generelle fællesskabsordning for emissionshandel.

Forslaget tager form af en ændring af direktiv 2003/87/EF (direktivet om en ordning for emissionshandel).

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Generelt

I den fælles holdning er en række af Europa-Parlamentets førstebehandlingsændringer indarbejdet, enten ordret, delvis eller med hensyn til substansen. De forbedrer eller præciserer teksten til det foreslåede direktiv. Andre ændringer er imidlertid ikke afspejlet i den fælles holdning, fordi Rådet er blevet enigt om, at de enten er unødvendige og/eller uigennemførlige, eftersom de ikke er underbygget tilstrækkeligt af den nuværende videnskabelige viden, eftersom gennemførelsen af disse ændringer ville indebære større og uforholdsmæssige administrative omkostninger.

Den fælles holdning indeholder også en række andre ændringer end dem, der er nævnt i Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse, idet en række bestemmelser fra Kommissionens oprindelige forslag i nogle tilfælde er blevet suppleret med nye elementer eller er blevet fuldstændig omarbejdet, ligesom der er blevet indsat en række bestemmelser, som er helt nye.

Desuden er der foretaget visse redaktionelle ændringer udelukkende med sigte på at gøre teksten klarere eller sikre den generelle sammenhæng i direktivet.

Specifikke spørgsmål

(1) *Begyndelsesdato og anvendelsesområde*

Rådet har ligesom Europa-Parlamentet forkastet den totrinstilgang, som Kommissionen har foreslået, og valgt en **enkelt begyndelsesdato for alle flyvninger**, der skal omfattes af ordningen. Dette er skønnet nødvendigt for at sikre en bedre klimapåvirkning som følge af ordningen og samtidig minimere konkurrenceforvridningen. Rådet har imidlertid i modsætning til Kommissionen og Europa-Parlamentet, som begge har foreslået 2011 som begyndelsesår, besluttet at det vil være rimeligt at udsætte iværksættelsen af ordningen med et år, dvs. indtil **2012** på grund af de procedurer, der er forbundet med vedtagelsen af lovgivningen, ordningens kompleksitet og behovet for at fastsætte en række gennemførelsesforanstaltninger.

([1]) 5154/07 — KOM (2006) 818 endelig.
([2]) EUT C 206 af 27.7.2007, s. 47.
([3]) EUT C 305 af 15.12.2007, s. 15.

(2) *Tildeling*

Rådet mener ligesom Europa-Parlamentet, at spørgsmålet om tildeling af kvoter er af central betydning for, hvordan ordningen fungerer. I denne henseende har Rådet foretaget en række ændringer i forhold til Kommissionens forslag, som betyder, at forslaget indholdsmæssigt kommer til at ligge nærmere op ad substansen i en række af Europa-Parlamentets ændringer, idet Rådet dog ikke har indarbejdet Europa-Parlamentets ændringer ordret i teksten til den fælles holdning.

Således har Rådet bevaret **loftet** på 100 % af de historiske emissioner ligesom i Kommissionens forslag, men alligevel nævnt muligheden af en eventuel fremtidig reduktion som led i en vurdering af, hvorledes direktivet fungerer for så vidt angår luftfartsaktiviteter; denne vurdering skal foretages i 2015 (Artikel 30, stk. 4).

Rådet tilslutter sig Kommissionens valg af **tildelingsmekanisme**, der omfatter dels tildeling af kvoter gratis blot på grundlag af et benchmark og dels auktioner.

Rådet har dog **tilpasset benchmarket** en smule ved at ændre både nyttelasten (som det har forhøjet til 110 kg for hver passager og dennes indcheckede bagage) og flyvestrækningen (hvor er er lagt 95 km til storcirkelafstanden), der anvendes til at beregne luftfartsaktiviteten (*tonkilometer)* for hver enkelt luftfartøjsoperatør.

Med hensyn til **omfanget af bortauktionering** har Rådet forkastet Kommissionens forslag om at anvende en procentdel svarende til den gennemsnitlige procentsats foreslået af de medlemsstater, som har auktioner i deres nationale tildelingsplaner, og i stedet valgt en **fast procentsats på 10 %.** Desuden har Rådet også udtrykkeligt åbnet mulighed for, at denne procentsats forhøjes som led i den generelle revision af direktivet om emissionshandel. Selv om den fælles holdning således ikke medtager EP's ændring 74, tager den faktisk hensyn til det generelle princip i denne ændring i anerkendelse af, at det er ønskeligt med en (gradvis) stigning i omfanget af auktioner. Rådet har foretrukket at begynde med en lavere auktionsprocent og samtidig åbne mulighed for flere auktioner senere som en mere forsigtig tilgang, der på den ene side sikrer, at luftfarten ikke behandles betydeligt anderledes end andre sektorer, der falder ind under emissionshandelsordningen, og på den anden side sikrer en bedre tilpasning til den måde, fællesskabsordningen fungerer på samlet set.

Med hensyn til **anvendelsen af auktionsprovenuet** indtager Rådet en holdning, der afviger en smule fra både Kommissionens og Europa-Parlamentets. Ifølge den nuværende affattelse af artikel 3d, stk. 4, er det medlemsstaterne, der skal beslutte, hvordan dette provenu skal anvendes. Artikel 3b, stk. 4, fastsætter imidlertid, at dette provenu bør anvendes til imødegåelse af klimaændringer både i EU og i tredjelande og til dækning af de administrative omkostninger i forbindelse med ordningen. Denne ændring skal sikre, at de overordnede forfatningsmæssige og/eller budgetmæssige principper i en række medlemsstaters interne retsorden overholdes.

Et af de vigtigste nye elementer, som Rådet har indsat i Kommissionens forslag, vedrører oprettelsen af **en særlig reserve for nye eller hurtigt voksende luftfartøjsoperatører (**dvs. operatører, der kan påvise en vækst på 18 % om året i årene efter det basisår, der anvendes ved kvotetildelingen). Ifølge artikel 3f skal en fast procentsats (3 %) af tildelingerne sættes til side til fordeling til omfattede luftfartøjsoperatører på grundlag af et benchmarksystem svarende til det, der anvendes ved den første tildeling. Indsættelsen af denne bestemmelse sikrer, at nye luftfartøjsoperatører eller luftfartøjsoperatører i medlemsstaterne med i begyndelsen meget lave (men stigende) mobilitetsfrekvenser ikke straffes af ordningen. Rådet har opvejet eventuelle markedsforvridninger ved at gøre tildelingen fra den særlige reserve til en engangstildeling og samtidig indsætte en bestemmelse om, at den deraf resulterende årlige tildeling pr. tonkilometer til omfattede luftfartøjsoperatører ikke må være større end den årlige tildeling pr. tonkilometer til luftfartøjsoperatører i henhold til den første tildeling (Artikel 3f, stk. 6). Rådet går således faktisk i samme retning som Europa-Parlamentets ændring 22, 28 og 33. Anvendelsen af den særlige reserve som omhandlet i den fælles holdning vil imidlertid medføre lavere administrative omkostninger og vil ikke føre til mærkbare forvridninger på markedet.

(3) *Undtagelser*

Rådet har yderligere **præciseret** en række undtagelser fra ordningen, idet det har taget hensyn de tilsvarende ændringer (51, 52, 53, 70 og 79) fra Europa-Parlamentet. Det har således valgt ikke at udelukke flyvninger med EU's statsoverhoveder fra ordningen, men har valgt at indsætte undtagelser for flyvninger vedrørende eftersøgnings- og redningsflyvninger, brandslukningsflyvninger, humanitære flyvninger og medicinske nødflyvninger. Desuden udelukkes også flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at kontrollere, afprøve eller certificere et luftfartøj eller udstyr, uanset om dette er luftbårent eller jordbaseret.

Den fælles holdning indeholder en yderligere undtagelse fra ordningen, nemlig en »**de minimis«-bestemmelse,** der medfører udelukkelse af flyvninger, som foretages af en erhvervsmæssig luftransportoperatør, der i tre på hinanden følgende perioder på fire måneder foretager under 243 flyvninger pr. periode. Rådet har kædet denne undtagelse sammen med en tilsvarende definition af »erhvervsmæssig lufttransportoperatør« og en betragtning, der sigter mod at sikre, at operatører med meget få flyvninger, herunder mange operatører fra udviklingslandene, ikke får uforholdsmæssigt store administrative omkostninger. Der sendes således et stærkt politisk signal til udviklingslandene samtidig med, at bureaukratiet og de generelle administrative byrder i forbindelse med ordningens forvaltning reduceres. Der er taget hensyn til eventuelle negative virkninger for markedet ved at vælge et neutralt kriterium for udelukkelsen, der er baseret på »ren« aktivitet.

Rådet har også ligesom Europa-Parlamentet taget hensyn til **fjernområdernes særlige behov og den særlige status for flyvninger, der udføres inden for rammerne af forpligtelser til offentlig tjeneste.** Den fælles holdning udelukker flyvninger, der udføres inden for rammerne af forpligtelser til offentlig tjeneste, som pålægges ruter i regionerne i den yderste periferi eller på ruter, hvor den udbudte kapacitet ikke overstiger 30 000 sæder pr. år, fra ordningen og indeholder også en betragtning herom. Den fælles holdning går derfor i denne henseende videre end Europa-Parlamentets ændring 78.

(4) *Andre spørgsmål*

Der er indsat en ny artikel (Artikel 3g), som pålægger medlemsstaterne en yderligere pligt til at sikre, at luftfartøjsoperatører indsender **overvågnings- og rapporteringsplaner** til den relevante kompetente myndighed, hvori der redegøres for foranstaltninger til overvågning og rapportering af emissioner og tonkilometerdata med henblik på ansøgninger om tildeling af kvoter.

Der er tilføjet en række nye stykker i artiklen om **håndhævelse** i emissionshandelsdirektivet (Artikel 16), der giver en administrerende medlemsstat mulighed for at anmode Kommissionen om at nedlægge et driftsforbud på fællesskabsplan over for en luftfartøjsoperatør, som ikke opfylder kravene i direktivet. Selv om nedlæggelse af et driftsforbud er sidste udvej, når der er tale om håndhævelsesforanstaltninger, fandt man det nødvendigt at medtage denne mulighed for at sikre, at luftfartøjsoperatørerne overholder ordningen fuldt ud, hvilket Rådet tillægger meget stor betydning.

Desuden har Rådet ændret Kommissionens forslag med hensyn til **ombytning af kvoter og efterfølgende anvendelse i forbindelse med internationale forpligtelser** og valgt en »halvåben« ordning og udeladt den bestemmelse i Kommissionens forslag, som ville have sat luftfartsoperatørerne i stand til at konvertere deres kvoter til kvoter, der kan anvendes af andre operatører. I erkendelse af, at den indenlandske (og ikke den internationale) luftfart er en del af en medlemsstats forpligtelser i den første forpligtelsesperiode under Kyotoprotokollen er der tilføjet et nyt stykke i den nuværende artikel 19 i emissionshandelsdirektivet, som fastsætter, at registerforordningen sikrer, at kvoter, CER og ERU kun overføres til medlemsstaternes returneringskonti for Kyotoprotokollens første forpligtelsesperiode, hvis de svarer til emissioner, der er inkluderet i de samlede nationale mængder i medlemsstaternes nationale opgørelser for den pågældende periode.

Rådet har også i væsentlig grad ændret artikel 25a, som nu indeholder en præcisering af de forskellige institutionelle procedurer, som Kommissionen har til sin rådighed med henblik på at tilpasse, justere eller ændre direktivet efter samråd eller indgåelse af nye aftaler med **tredjelande.** Det understreges, hvor vigtigt det er at søge at finde en global løsning på spørgsmålet om reduktion af emissionerne fra luftfarten, ligesom behovet for at skabe et optimalt samspil mellem fællesskabsordningen og tilsvarende ordninger fra tredjelande er fremhævet. Selv om Rådet her har valgt ikke at medtage Europa-Parlamentets tilsvarende ændring (ændring 49) ordret, følger principperne i den fælles holdning meget nøje den logiske begrundelse for ændringen.

Endelig er der tilføjet en række punkter i den nuværende **revisionsbestemmelse** i emissionshandelsdirektivet (Artikel 30), der skal anvendes som »checkliste« for vurderingen af, hvorledes direktivet fungerer for så vidt angår luftfartsaktiviteter, og for imødegåelsen af eventuelle problemer, der måtte opstå på grund af medtagelsen af disse aktiviteter i den generelle ordning for emissionshandel.

IV. **KONKLUSION**

Rådet mener, at den fælles holdning udgør en afbalanceret pakke af foranstaltninger, der vil bidrage til at reducere luftfartsemissionerne på en måde, der er i overensstemmelse med EU's politikker og målsætninger, således som det også er tilkendegivet inden for rammerne af klimakonventionen, og den sikrer, at ordningen finder anvendelse på alle luftfartsoperatører uden forskel med hensyn til nationalitet og som følge heraf, at medtagelsen af luftfart i Fællesskabets emissionshandelsordning ikke medfører konkurrenceforvridninger.

Rådet ser frem til en konstruktiv debat med Europa-Parlamentet med henblik på en hurtig vedtagelse af direktivet.