

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 122 E

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

51e jaargang

20 mei 2008

Nummer	Inhoud	Bladzijde
	III <i>Vorbereidende handelingen</i>	
	RAAD	
2008/C 122 E/01	Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 11/2008 van 28 februari 2008, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende bepaalde aspecten van bemiddeling/mediation in burgerlijke en handelszaken	1
2008/C 122 E/02	Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 12/2008 van 3 maart 2008, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (spoorwegveiligheidsrichtlijn) ⁽¹⁾	10
2008/C 122 E/03	Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 13/2008 van 18 april 2008, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap	19

NL

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

III

(Vorbereidende handelingen)

RAAD

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 11/2008

door de Raad vastgesteld op 28 februari 2008

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2008/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... betreffende bepaalde aspecten van bemiddeling/mediation in burgerlijke en handelszaken

(2008/C 122 E/01)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 61, onder c), en artikel 67, lid 5, tweede streepje,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Gemeenschap heeft zich ten doel gesteld een ruimte van vrijheid, veiligheid en recht te handhaven en te ontwikkelen waarin het vrije verkeer van personen gewaarborgd is. Met het oog daarop neemt de Gemeenschap onder meer de maatregelen op het gebied van de justitiële samenwerking in burgerlijke zaken die nodig zijn voor de goede werking van de interne markt.
- (2) Het beginsel van toegang tot de rechtspleging is van fundamentele betekenis en tijdens de bijeenkomst van de Europese Raad in Tampere van 15 en 16 oktober 1999 werd met het oog op betere toegang tot de rechtspleging gevraagd dat de lidstaten alternatieve, buitengerechtelijke procedures in het leven zouden roepen.
- (3) De Raad heeft in mei 2000 zijn goedkeuring gehecht aan conclusies over alternatieve methoden in burgerlijke en handelszaken voor de beslechting van geschillen, en verklaard dat de vaststelling van fundamentele beginselen op dit gebied een wezenlijke stap vormt om de ontwikkeling en de goede werking van de buitengerechtelijke

procedures voor de beslechting van geschillen in burgerlijke en handelszaken mogelijk te maken zodat de toegang tot het recht vereenvoudigd en verbeterd wordt.

- (4) De Europese Commissie heeft in april 2002 een Groenboek over alternatieve geschillenbeslechting in het burgerlijk recht en het handelsrecht gepresenteerd waarin de balans werd opgemaakt van de bestaande situatie met betrekking tot de alternatieve geschillenbeslechting in de Europese Unie en de aanzet werd gegeven voor uitgebreid overleg met de lidstaten en belanghebbende partijen over mogelijke maatregelen om het gebruik van bemiddeling/mediation te bevorderen.
- (5) De doelstelling om te zorgen voor een betere toegang tot de rechtspleging als onderdeel van het beleid van de Europese Unie voor de totstandbrenging van een ruimte van vrijheid, veiligheid en recht, moet de toegang tot gerechtelijke en buitengerechtelijke geschillenbeslechtingsmethoden omvatten. Deze richtlijn zou, inzonderheid wat de beschikbaarheid van bemiddelings-/mediationdiensten aangaat, aan de goede werking van de interne markt moeten bijdragen.
- (6) Bemiddeling/mediation kan via procedures die zijn toegesneden op de behoeften van de partijen, leiden tot een kosteneffectieve en snelle beslechting van geschillen in burgerlijke en handelszaken. Bij overeenkomsten die via bemiddeling/mediation zijn bereikt, is de kans groter dat de partijen er zich vrijwillig aan conformeren en dat tussen hen een vreedzame en duurzame relatie blijft bestaan. De voordelen zijn nog duidelijker in situaties waarin sprake is van grensoverschrijdende elementen.
- (7) Om het gebruik van bemiddeling/mediation verder te bevorderen en te garanderen dat partijen die een beroep doen op bemiddeling/mediation over een voorspelbaar juridisch kader kunnen beschikken, is kaderregelgeving nodig, waarin met name de belangrijkste aspecten van de burgerlijke procedure worden behandeld.

⁽¹⁾ PB C 286 van 17.11.2005, blz. 1.

⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 29 maart 2007 (PB C 27 E van 31.1.2008, blz. 129) en Gemeenschappelijk Standpunt van de Raad van 28 februari 2008 en standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

- (8) De bepalingen van deze richtlijn betreffen uitsluitend bemiddeling/mediation in grensoverschrijdende geschillen, doch niets belet de lidstaten deze bepalingen ook op hun interne bemiddelings-/mediationprocedures toe te passen.
- (9) Deze richtlijn mag het gebruik van moderne communicatietechnologieën in de bemiddelings-/mediationprocedure geenszins belemmeren.
- (10) Deze richtlijn is van toepassing op alle procedures waarbij twee of meer partijen bij een grensoverschrijdend geschil zelf pogen om op vrijwillige basis hun geschil in der minne te regelen met de hulp van een bemiddelaar/mediator. Zij is van toepassing in burgerlijke en handelszaken. Zij zou evenwel niet van toepassing moeten zijn op rechten en verplichtingen waarover de partijen uit hoofde van het toepasselijke recht niet vrij kunnen beslissen. Dergelijke rechten en verplichtingen komen vaak voor in het familierecht en het arbeidsrecht.
- (11) Onderhandelingen voorafgaande aan het sluiten van een overeenkomst of scheidsrechterlijke procedures zoals bepaalde procedures voor gerechtelijke schikking, systemen voor de behandeling van consumentenklachten, arbitrage en deskundigenonderzoek of procedures van personen of instanties die al dan niet juridisch bindende formele aanbevelingen voor de beslechting van het geschil formuleren, vallen buiten de werkingssfeer van deze richtlijn.
- (12) Deze richtlijn is van toepassing op de gevallen waarin partijen door een rechtbank naar bemiddeling/mediation worden verwezen of waarin de nationale wetgeving bemiddeling/mediation voorschrijft. Ingeval een rechter krachtens de nationale wetgeving als bemiddelaar/mediator mag optreden, is deze richtlijn eveneens van toepassing op bemiddeling/mediation geleid door een rechter die niet verantwoordelijk is voor een gerechtelijke procedure in verband met het voorwerp of de voorwerpen van het geschil. Deze richtlijn mag evenwel niet van toepassing zijn op pogingen van de rechtbank of rechter die de zaak behandelt, een geschil bij te leggen in het kader van gerechtelijke procedures betreffende dat geschil, of op zaken in het kader waarvan de rechtbank of rechter die de zaak behandelt, steun of advies vraagt van een bevoegd persoon.
- (13) De bemiddeling/mediation in de zin van deze richtlijn is een vrijwillige procedure, in die zin dat de partijen er zelf voor verantwoordelijk zijn, deze naar eigen goeddunken kunnen organiseren en te allen tijde kunnen beëindigen. De rechterlijke instanties moeten evenwel krachtens de nationale wetgeving tijdslimieten voor een bemiddelings-/mediationproces kunnen vaststellen. Bovendien moeten de rechterlijke instanties, telkens wanneer dit dienstig is, de aandacht van de partijen kunnen vestigen op de mogelijkheid van bemiddeling/mediation.
- (14) Nationale wetgeving die het gebruik van bemiddeling/mediation verplicht stelt, dan wel met stimulansen of sancties bevordert, wordt door deze richtlijn geheel onverlet gelaten, mits het de partijen daardoor niet wordt belet hun recht van toegang tot de rechter uit te oefenen.
- Bestaande zelfregulerende bemiddelings-/mediationssystemen worden eveneens door deze richtlijn geheel onverlet gelaten, voor zover zij betrekking hebben op aspecten die niet door deze richtlijn worden bestreken.
- (15) Teneinde de rechtszekerheid te waarborgen dient in deze richtlijn te worden aangegeven welke datum relevant is om te bepalen of het geschil dat de partijen via bemiddeling/mediation trachten te beslechten, van grensoverschrijdende aard is. Bij gebreke van een schriftelijke overeenkomst worden de partijen geacht te zijn overeengekomen een beroep op bemiddeling/mediation te doen op het ogenblik dat zij een specifieke actie ondernemen om de bemiddelings-/mediationprocedure in te leiden.
- (16) Met het oog op het nodige wederzijdse vertrouwen ten aanzien van de vertrouwelijkheid, het effect op verjaringstermijnen en de erkenning en tenuitvoerlegging van via bemiddeling/mediation bereikte overeenkomsten, dienen de lidstaten, met alle middelen die zij dienstig achten, de opleiding van de bemiddelaars/mediators en de invoering van doeltreffende kwaliteitscontrolemechanismen voor de verstrekking van bemiddelings-/mediationdiensten te bevorderen.
- (17) De lidstaten dienen deze mechanismen, die onder meer de vorm kunnen aannemen van gebruikmaking van op marktwerking gebaseerde oplossingen, vast te stellen, maar mogen niet worden verplicht daarvoor financiële middelen ter beschikking te stellen. Deze mechanismen moeten erop gericht zijn de flexibiliteit van het bemiddelings-/mediationproces en de autonomie van de partijen te handhaven, en te waarborgen dat de bemiddeling/mediation op een doeltreffende, onpartijdige en bekwame wijze manier wordt geleid. De bemiddelaars/mediators dienen geattendeerd te worden op het bestaan van de Europese gedragscode voor bemiddelaars/mediators, die ook op internet beschikbaar moet worden gesteld voor het grote publiek.
- (18) Op het gebied van de consumentenbescherming heeft de Commissie een aanbeveling ⁽¹⁾ goedgekeurd, waarin minimumcriteria inzake de kwaliteit zijn vastgelegd die de bij de consensuele beslechting van consumentengeschillen betrokken buitengerechtelijke organen aan hun gebruikers moeten aanbieden. Alle bemiddelaars/mediators en organisaties waarop die aanbeveling betrekking heeft, moeten worden aangemoedigd de erin opgenomen beginselen te eerbiedigen. Teneinde de verspreiding van de informatie betreffende deze organen te vergemakkelijken, zet de Commissie een gegevensbank van buitengerechtelijke procedures op die volgens de lidstaten in overeenstemming zijn met de beginselen van die aanbeveling.
- (19) Bemiddeling/mediation mag niet als een minderwaardig alternatief voor gerechtelijke procedures worden beschouwd, in die zin dat de tenuitvoerlegging van overeenkomsten die via bemiddeling/mediation zijn bereikt, zou afhangen van de goede wil van de partijen. Daarom dienen de lidstaten ervoor zorgen dat de partijen bij een schriftelijke overeenkomst die via bemiddeling/mediation

⁽¹⁾ Aanbeveling 2001/310/EG van de Commissie van 4 april 2001 met betrekking tot de beginselen voor de buitengerechtelijke organen die bij de consensuele beslechting van consumentengeschillen betrokken zijn (PB L 109 van 19.4.2001, blz. 56).

- tot stand is gekomen, kunnen verzoeken de inhoud ervan uitvoerbaar te verklaren. Het moet voor een lidstaat alleen mogelijk zijn een overeenkomst niet uitvoerbaar te verklaren, indien de inhoud in strijd is met zijn recht, daaronder begrepen zijn internationaal privaatrecht, of indien zijn recht niet in de uitvoerbaarheid van de inhoud van de concrete overeenkomst voorziet. Dit zou het geval kunnen zijn indien de in de overeenkomst vermelde verplichting vanwege de aard ervan niet uitvoerbaar is.
- (20) De inhoud van een via bemiddeling/mediation bereikte overeenkomst die in een lidstaat uitvoerbaar is verklaard, wordt in de andere lidstaten erkend en uitvoerbaar verklaard overeenkomstig de geldende communautaire of nationale wetgeving. Deze uitvoerbaarverklaring kan bijvoorbeeld geschieden op basis van Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken ⁽¹⁾ of Verordening (EG) nr. 2201/2003 van de Raad van 27 november 2003 betreffende de bevoegdheid en de erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen in huwelijkzaken en inzake de ouderlijke verantwoordelijkheid ⁽²⁾.
- (21) In Verordening (EG) nr. 2201/2003 is met name bepaald dat overeenkomsten tussen partijen alleen in een andere lidstaat uitvoerbaar kunnen zijn indien zij uitvoerbaar zijn in de lidstaat waar zij zijn gesloten. Indien een via bemiddeling/mediation bereikte overeenkomst in familie-zaken niet uitvoerbaar is in de lidstaat waar zij is gesloten en waar om uitvoerbaarheidsverklaring ervan wordt verzocht, mag de richtlijn de partijen niet ertoe aanzetten de wet van die lidstaat te omzeilen door de overeenkomst in een andere lidstaat uitvoerbaar te laten maken.
- (22) Deze richtlijn dient de in de lidstaten geldende regels voor het doen naleven van de uit bemiddeling/mediation voortvloeiende overeenkomsten onverlet te laten.
- (23) Het vertrouwelijke karakter van de bemiddeling/mediation is belangrijk en deze richtlijn moet derhalve zorgen voor een minimum aan verenigbaarheid van de voorschriften van het burgerlijk procesrecht aangaande de wijze van bescherming van het vertrouwelijke karakter van de bemiddeling/mediation tijdens eventuele latere gerechtelijke procedures in burgerlijke of handelszaken of arbitrageprocedures.
- (24) Teneinde de partijen aan te moedigen van bemiddeling/mediation gebruik te maken, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat hun regels inzake verjaring de partijen niet beletten naar de rechter of naar een arbitrage-instantie te gaan indien hun bemiddelings-/mediationpoging geen resultaat heeft. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat dit resultaat wordt bereikt, ook al worden de nationale regels inzake verjaring bij deze richtlijn niet geharmoniseerd. Bepalingen inzake verjaringstermijnen in internationale overeenkomsten zoals die in de lidstaten worden toegepast, bijvoorbeeld in het vervoersrecht, dienen evenwel niet te worden beïnvloed door deze richtlijn.
- (25) De lidstaten moeten erop aandringen dat aan het grote publiek de contactgegevens van bemiddelaars/mediators en bemiddelings-/mediationdiensten ter beschikking worden gesteld. Zij dienen de juridische beroepsbeoefenaars tevens aan te moedigen hun cliënten voor te lichten over de mogelijkheid van bemiddeling/mediation.
- (26) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel akkoord — „Beter wetgeven” ⁽³⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die voor zover mogelijk het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (27) Deze richtlijn heeft tot doel de grondrechten te bevorderen, en neemt de beginselen in acht die met name in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn vastgelegd.
- (28) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang of de gevolgen van het optreden beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (29) Overeenkomstig artikel 3 van het Protocol betreffende de positie van het Verenigd Koninkrijk en Ierland, dat is gehecht aan het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, hebben het Verenigd Koninkrijk en Ierland kennis gegeven van hun wens deel te nemen aan de aanneming en toepassing van deze richtlijn.
- (30) Overeenkomstig de artikelen 1 en 2 van het Protocol betreffende de positie van Denemarken, dat is gehecht aan het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, neemt Denemarken niet deel aan de aanneming van deze richtlijn, die niet bindend is voor, noch van toepassing is in Denemarken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel en werkingsfeer

1. Deze richtlijn heeft ten doel de toegang tot de alternatieve geschillenbeslechting te vergemakkelijken en de minnelijke schikking van geschillen te bevorderen, door het gebruik van bemiddeling/mediation aan te moedigen en te zorgen voor een evenwichtige samenhang tussen bemiddeling/mediation en behandeling in rechte.

⁽³⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

⁽¹⁾ PB L 12 van 16.1.2001, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1791/2006 van de Raad (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 1).

⁽²⁾ PB L 338 van 23.12.2003, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2116/2004 (PB L 367 van 14.12.2004, blz. 1).

2. Deze richtlijn is van toepassing op grensoverschrijdende burgerlijke en handelsgeschillen, tenzij deze betrekking hebben op rechten en verplichtingen waarover de partijen uit hoofde van het toepasselijke recht van bemiddeling/mediation geen zeggenschap hebben. Zij heeft met name geen betrekking op fiscale zaken, douanezaken en administratiefrechtelijke zaken, noch op de aansprakelijkheid van de staat wegens een handeling of nalaten in de uitoefening van het openbaar gezag („*acta jure imperii*”).

3. In deze richtlijn wordt onder „lidstaat” verstaan: iedere lidstaat behalve Denemarken.

Artikel 2

Grensoverschrijdende geschillen

1. In deze richtlijn wordt onder grensoverschrijdend geschil een geschil verstaan waarin ten minste één van de partijen haar woonplaats of gewone verblijfplaats in een andere lidstaat heeft dan de andere partijen, op het tijdstip waarop:

- de partijen onderling overeenkomen gebruik te maken van bemiddeling/mediation nadat een geschil is ontstaan,
- de rechter bemiddeling/mediation beveelt,
- zich uit hoofde van het nationale recht een verplichting tot gebruikmaking van bemiddeling/mediation voordoet,
- de partijen overeenkomstig artikel 5 wordt verzocht gebruik te maken van bemiddeling/mediation.

2. Onverminderd artikel 1 wordt in de artikelen 7 en 8 onder grensoverschrijdend geschil ook een geschil verstaan waarin een gerechtelijke procedure of arbitrage in aansluiting op een bemiddeling/mediation tussen de partijen wordt ingeleid in een andere lidstaat dan die waarin de partijen hun woonplaats of gewone verblijfplaats hadden op het in lid 1, onder a), b) of c), bedoelde tijdstip.

3. Voor de toepassing van de leden 1 en 2 wordt de woonplaats vastgesteld overeenkomstig de artikelen 59 en 60 van Verordening (EG) nr. 44/2001.

Artikel 3

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- „bemiddeling/mediation”: een gestructureerde procedure, ongeacht de benaming, waarin twee of meer partijen bij een geschil zelf pogen om op vrijwillige basis met de hulp van een bemiddelaar/mediator hun geschil te schikken. Deze procedure kan door de partijen worden ingeleid of door een rechterlijke instantie worden voorgesteld of gelast, dan wel in een lidstaat wettelijk zijn voorgeschreven.

Zij omvat bemiddeling/mediation door een rechter die niet verantwoordelijk is voor een behandeling in rechte van het betrokken geschil. Bemiddeling/mediation omvat niet de pogingen, ondernomen door de rechterlijke instantie waarbij

een zaak aanhangig is gemaakt, om binnen de desbetreffende gerechtelijke procedure een geschil te beslechten.

- „bemiddelaar/mediator”: een derde die wordt verzocht op doeltreffende, onpartijdige en bekwame wijze een bemiddeling/mediation te leiden, ongeacht de benaming of het beroep van die derde in de betrokken lidstaat en ongeacht de wijze waarop deze is aangewezen of is aangezocht om de bemiddeling/mediation te leiden.

Artikel 4

Kwaliteit van de bemiddeling/mediation

1. De lidstaten bevorderen met alle door hen passend geachte middelen de opstelling van vrijwillige gedragscodes en de naleving ervan door de bemiddelaars/mediators en de organisaties die bemiddeling/mediation verlenen, alsmede de ontwikkeling van andere doeltreffende kwaliteitscontrolemechanismen betreffende het verlenen van bemiddeling/mediation.

2. De lidstaten bevorderen de basis- en vervolgopleiding van bemiddelaars/mediators, zodat aan de partijen een doeltreffende, onpartijdige en bekwame bemiddeling/mediation wordt gewaarborgd.

Artikel 5

Beroep op bemiddeling/mediation

1. De rechterlijke instantie waarbij een zaak aanhangig is gemaakt, kan in voorkomend geval, rekening houdend met alle omstandigheden, de partijen uitnodigen van bemiddeling/mediation gebruik te maken om het geschil te schikken. Zij kan de partijen tevens uitnodigen om deel te nemen aan een informatiebijeenkomst over het gebruik van bemiddeling/mediation mits zulke bijeenkomsten worden gehouden en gemakkelijk zijn bij te wonen.

2. Deze richtlijn laat onverlet dat de nationale wetgeving het gebruik van bemiddeling/mediation voor of na het begin van de gerechtelijke procedure verplicht kan stellen, dan wel met stimulansen of sancties kan bevorderen, mits het de partijen niet wordt belet hun recht van toegang tot de rechter uit te oefenen.

Artikel 6

Uitvoerbaarheid van via bemiddeling/mediation bereikte overeenkomsten

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de partijen, of een van hen met uitdrukkelijke instemming van de andere partijen, kunnen verzoeken dat de inhoud van een via bemiddeling/mediation bereikte schriftelijke overeenkomst uitvoerbaar wordt gemaakt. De inhoud van een dergelijke overeenkomst wordt uitvoerbaar gemaakt, tenzij, in het betreffende geval, de inhoud van die overeenkomst in strijd is met het recht van de lidstaat waar het verzoek is gedaan of het recht van die lidstaat niet in de uitvoerbaarheid ervan voorziet.

2. De inhoud van de overeenkomst kan door een rechterlijke of andere bevoegde instantie uitvoerbaar worden verklaard bij vonnis of arrest of bij authentieke akte, overeenkomstig het recht van de lidstaat waar het verzoek is gedaan.

3. De lidstaten delen de Commissie mee welke rechterlijke of andere instanties bevoegd zijn een verzoek in de zin van de leden 1 en 2 in ontvangst te nemen.

4. De bepalingen van dit artikel laten de voorschriften die gelden voor de erkenning en tenuitvoerlegging in een andere lidstaat van een overeenkomstig lid 1 uitvoerbaar verklaarde overeenkomst onverlet.

Artikel 7

Vertrouwelijkheid van de bemiddeling/mediation

1. Aangezien de bemiddeling/mediation geacht wordt plaats te vinden op een wijze die recht doet aan het vertrouwelijke karakter ervan, zorgen de lidstaten ervoor, tenzij de partijen anders overeenkomen, dat noch de bemiddelaar/mediator, noch enige persoon die bij het verlenen van de bemiddeling/mediation is betrokken, tijdens een burgerlijke of handelsrechtelijke rechtszaak of tijdens arbitrage verplicht wordt getuigenis af te leggen omtrent informatie die voortvloeit uit of verband houdt met een bemiddelings-/mediationprocedure, behalve:

- a) voor zover dit nodig is om dwingende redenen van openbare orde van de betrokken lidstaat, met name indien dit nodig is om de bescherming van de belangen van kinderen te waarborgen of om te voorkomen dat iemand in zijn lichamelijke of geestelijke integriteit wordt aangetast, of
- b) indien openbaarmaking van de inhoud van de via bemiddeling/mediation bereikte overeenkomst noodzakelijk is voor de uitvoering of de tenuitvoerlegging van de overeenkomst.

2. Niets in lid 1 weerhoudt de lidstaten ervan strengere maatregelen te nemen om het vertrouwelijke karakter van de bemiddeling/mediation te beschermen.

Artikel 8

Gevolgen van de bemiddeling/mediation voor de verjaring

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de partijen die voor bemiddeling/mediation kiezen om te pogen een geschil te schikken, daarna niet wordt belet een gerechtelijke procedure of arbitrage met betrekking tot hun geschil aanhangig te maken door het verstrijken van verjaringstermijnen tijdens het bemiddelings-/mediationproces.

2. Lid 1 laat de niet met dit artikel verenigbare verjaringsbepalingen in internationale overeenkomsten waarbij de lidstaten partij zijn, onverlet.

Artikel 9

Voorlichting van het grote publiek

De lidstaten bevorderen, op een wijze die zij passend achten, dat er voor het publiek informatie beschikbaar is, met name op internetsites, over de manier om in contact te treden met bemiddelaars/mediators en organisaties die bemiddeling/mediation aanbieden.

Artikel 10

Informatie over bevoegde rechterlijke en andere instanties

De krachtens artikel 6, lid 3, door de lidstaten gedane mededelingen omtrent de bevoegde rechterlijke of andere instanties worden door de Commissie met alle passende middelen openbaar gemaakt.

Artikel 11

Herziening

De Commissie brengt uiterlijk ... (*) aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees Economisch en Sociaal Comité verslag uit over de toepassing van deze richtlijn. In dat verslag wordt de ontwikkeling van de bemiddeling/mediation in de gehele Europese Unie en het effect van deze richtlijn in de lidstaten behandeld. Het verslag gaat, indien nodig, vergezeld van voorstellen tot aanpassing van deze richtlijn.

Artikel 12

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om voor ... (**) aan deze richtlijn te voldoen, met uitzondering van artikel 10, waaraan uiterlijk op ... (***) moet worden voldaan. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

(*) 8 jaar na de dag van aanneming van deze richtlijn.

(**) 3 jaar na de dag van aanneming van deze richtlijn.

(***) 30 maanden na de dag van aanneming van deze richtlijn.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 14

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Artikel 13

Inwerkingtreding

Gedaan te ...

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

...

Voor de Raad

De voorzitter

...

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft op 22 oktober 2004 een voorstel ingediend voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende bepaalde aspecten van bemiddeling in burgerlijke en handelszaken.
2. De Raad (Justitie en Binnenlandse Zaken) heeft in zijn zitting op 1 en 2 december 2005 nota genomen van de algemene overeenstemming binnen het Comité burgerlijk recht (alternatieve geschillenbeslechting) ⁽¹⁾.
3. Het Europees Parlement heeft op 29 maart 2007 advies in eerste lezing over het voorstel uitgebracht ⁽²⁾.
4. Het Comité burgerlijk recht (alternatieve geschillenbeslechting) heeft de amendementen van het Europees Parlement op 13 april 2007 besproken. In het licht van die bespreking is een geconsolideerde versie van het voorstel opgesteld, die vervolgens in verschillende vergaderingen is besproken en op een aantal punten anders geformuleerd.
5. Op 3 oktober 2007 heeft het Coreper een uit de besprekingen van het Comité voortgevloeide compromistekst ⁽³⁾ goedgekeurd die de basis vormt voor de onderhandelingen met het Europees Parlement, met de bedoeling een akkoord in tweede lezing te bereiken.
6. In daaropvolgende contacten met het Europees Parlement is overeenstemming bereikt over enkele wijzigingen in de compromistekst. De Raad (Justitie en Binnenlandse Zaken) is in zijn zitting van 8 en 9 november 2007 tot een politiek akkoord over deze nieuwe tekst gekomen ⁽⁴⁾. Het Europees Parlement heeft bij die gelegenheid bevestigd dat het de tekst kan aanvaarden.
7. De Raad heeft op 28 februari 2008 met eenparigheid van stemmen het gemeenschappelijk standpunt vastgesteld.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

8. Het gemeenschappelijk standpunt van de Raad stemt overeen met het politiek akkoord van november 2007 dat het resultaat is van de onderhandelingen die de vertegenwoordigers van het Europees Parlement, de Commissie en de Raad hebben gevoerd nadat het Europees Parlement zijn advies in eerste lezing had vastgesteld.

A. Amendementen 1 tot en met 11 betreffen de overwegingen

9. De Raad heeft de amendementen 1-11 inhoudelijk zo veel mogelijk overgenomen, maar vele ervan herschreven en verplaatst zodat zij aansluiten bij de uiteindelijke slotformulering en de structuur van de ontwerp-richtlijn.
10. De Raad heeft amendement 2 verworpen, maar in overweging 18 *bis* een verwijzing naar de in dat amendement vermelde aanbeveling van de Commissie behouden. Amendement 4 is in een beknoptere vorm verwerkt in overweging 8. De laatste zin van amendement 6 is weggelaten, aangezien de Raad de tekst van artikel 7 *bis* van de algemene overeenstemming van december 2005 heeft gehandhaafd (artikel 8 van het gemeenschappelijk standpunt). De inhoud van amendement 10 is opgenomen in overweging 17, maar de specifieke verwijzingen naar de aanbevelingen van de Commissie zijn achterwege gelaten. Dat geldt ook voor de verwijzing naar de publicatie van de Europese gedragscode voor bemiddelaars.
11. De Raad heeft een paar nieuwe overwegingen ingevoegd om bepaalde aspecten van de ontwerp-richtlijn nader toe te lichten. De Raad heeft willen bevestigen dat moderne communicatietechnologieën steeds meer zullen worden gebruikt in het bemiddelingsproces en dat hij daarom overweging 9, die daarover gaat, heeft ingevoegd. De Raad heeft ook duidelijk willen maken dat de ontwerp-richtlijn geen voorschriften geeft over tenuitvoerlegging en dat de huidige regels in de lidstaten over tenuitvoerlegging derhalve onverlet worden gelaten door de richtlijn (overweging 22). Ten slotte heeft de Raad ter inachtneming van het interinstitutioneel akkoord — „Beter wetgeven” overweging 26 ingevoegd waarin de lidstaten worden aangespoord bij de uitvoering van de richtlijn concordantietabellen op te stellen.

⁽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. Amendementen 12 tot en met 34 betreffende artikelen

12. De Raad heeft amendementen 12, 13 en 14 betreffende artikel 1 overgenomen, die in ruime mate de tekst van de algemene overeenstemming van december 2005 weerspiegelen. De voorgestelde schrapping van een deel van de eerste zin van lid 2 is echter niet aanvaard, maar de uitzondering is anders geformuleerd en de tekst van het gemeenschappelijk standpunt luidt nu als volgt: „tenzij deze betrekking hebben op rechten en verplichtingen waarover de partijen uit hoofde van het toepasselijke recht van bemiddeling/mediation geen zeggenschap hebben”. Voorts wordt deze bepaling in overweging 10 verduidelijkt.
13. De Raad heeft de inhoud van overweging 15, betreffende een nieuw artikel over het grensoverschrijdende karakter van de richtlijn, overgenomen, maar de tekst enigszins anders geformuleerd. Ook is een nieuwe overweging (overweging 15) ingevoegd, om lid 1 nader te verduidelijken.
14. De amendementen 16 en 17 komen tot uiting in de tekst van het huidige artikel 3. De Raad heeft aanvaard om specifiek in de tekst te vermelden dat het bemiddelingsproces een vrijwillig proces is en dit ook benadrukt in overweging 13. Daarom achtte de Raad het niet nodig een nieuw lid over dit punt in te voegen zoals het Europees Parlement in amendement 21 had voorgesteld. Wat de tekst van punt b) van het huidige artikel 3 betreft, heeft de Raad besloten de tekst van de algemene overeenstemming van december 2005 te behouden, omdat die volgens hem voldoende duidelijk maakt aan welke eisen een bemiddelaar moet voldoen wanneer hij een poging tot bemiddeling doet.
15. De Raad heeft amendement 18 opgenomen in artikel 4 van het gemeenschappelijk standpunt, met uitzondering van lid 3, dat de Raad niet kon aanvaarden.
16. De amendementen 19 en 20 betreffende artikel 3 (artikel 5 van het gemeenschappelijk standpunt) die overeenstemmen met de tekst van de algemene overeenstemming van december 2005, zijn volledig overgenomen. Dat geldt ook voor de amendementen 22 en 27, die de schrapping van bepalingen beoogden.
17. De amendementen 23 tot en met 26, die betrekking hebben op artikel 5 (artikel 6 van het gemeenschappelijk standpunt), zijn door de Raad aanvaard (lid 1 enigszins anders geformuleerd) om de tekst te verduidelijken.
18. Wat amendement 28 betreft, heeft de Raad het inhoudelijk gedeelte overgenomen, dat weergegeven is in artikel 7 van het gemeenschappelijk standpunt. De Raad heeft echter besloten de bepaling te handhaven die in de algemene overeenstemming van december 2005 staat. Dit betekent dat de Raad niet heeft aanvaard dat partijen informatie over het bemiddelingsproces openbaar kunnen maken en dat dit verbod ook geldt voor derden. Door de tekst van de algemene overeenstemming te behouden heeft de Raad ook besloten de lidstaten niet te verplichten ervoor te zorgen dat personen die bij de bemiddelingsprocedure betrokken zijn, niet eens het recht hebben getuigenis af te leggen.
19. De Raad kon amendement 29, dat naar zijn oordeel bepalingen bevat die te gedetailleerd zijn voor een richtlijn, niet aanvaarden. Daarom heeft hij in artikel 8 van het gemeenschappelijk standpunt de tekst van de algemene overeenstemming van december 2005 behouden. Om het belang van die bepaling te benadrukken en tegemoet te komen aan de bezorgdheid van het Europees Parlement en de Raad heeft de Raad een nieuwe overweging (24) ingevoegd, die duidelijk maakt dat deze bepaling een resultaatsverplichting oplegt aan de lidstaten. Amendement 30 over lid 2 van hetzelfde artikel werd door de Raad overgenomen, maar het laatste deel van deze bepalingen leek overbodig en is in de definitieve tekst dan ook weggelaten.
20. De Raad heeft amendement 31 overgenomen: het is weergegeven in het nieuwe artikel van het gemeenschappelijk standpunt en in de corresponderende overweging (overweging 25).
21. Amendement 32 werd door de Raad verworpen omdat de Europese gedragscode voor bemiddelaars niet in het Publicatieblad bekendgemaakt zou kunnen worden, omdat de gedragscode geen officieel aangenomen tekst is. Als vermeld in punt 10 heeft de Raad een verwijzing naar de gedragscode in overweging 17 opgenomen.

22. Amendement 33, dat een herzieningsclausule bevat, is inhoudelijk door de Raad overgenomen, en een dergelijke bepaling staat nu in artikel 11 van het gemeenschappelijk standpunt, zij het met andere bewoordingen. De Raad kon het laatste deel van de voorgestelde herzieningsclausule betreffende harmonisatie van beperkende en verjaringstermijnen niet aanvaarden, evenmin als amendement 29 bij het artikel over hetzelfde onderwerp. Deze specifieke bepaling was onderdeel van de onderhandelingen met het Europees Parlement en over de huidige tekst bestaat derhalve reeds overeenstemming.
23. De Raad kon amendement 34 niet aanvaarden omdat de voorgestelde uitvoering door middel van vrijwillige overeenkomsten om juridische redenen onmogelijk is. Om echter duidelijk te maken dat de bestaande zelfregulerende bemiddelings-/mediationssystemen kunnen worden behouden, voor zover zij betrekking hebben op aspecten die niet door deze richtlijn worden bestreken, werd een zin van die strekking in overweging 14 ingevoerd. Wat de in amendement 34 voorgestelde termijnen voor naleving van de richtlijn betreft, heeft de Raad voor andere termijnen gekozen. De lidstaten hebben nu 36 maanden te rekenen van de datum van aanneming om de richtlijn na te leven, maar moeten binnen 30 maanden de Commissie meedelen welke de bevoegde rechter of de bevoegde autoriteit is.

III. CONCLUSIE

24. De Raad beschouwt het gemeenschappelijk standpunt als een evenwichtige tekst die een getrouwe weergave is van het akkoord dat is bereikt tijdens de onderhandelingen met het Europees Parlement in oktober 2007.
-

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 12/2008**door de Raad vastgesteld op 3 maart 2008****met het oog op de aanneming van Richtlijn 2008/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (spoorwegveiligheidsrichtlijn)****(Voor de EER relevante tekst)**

(2008/C 122 E/02)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het streven naar een interne markt voor spoorwegvervoersdiensten hebben het Europees Parlement en de Raad Richtlijn 2004/49/EG ⁽³⁾ aangenomen teneinde een gemeenschappelijk regelgevend kader voor de veiligheid van het spoorverkeer tot stand te brengen.
- (2) Oorspronkelijk werden de vergunningsprocedures voor de indienststelling van spoorvoertuigen geregeld in Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem ⁽⁴⁾ en Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele Europese spoorwegsysteem ⁽⁵⁾, voor nieuwe of aangepaste delen van het communautaire spoorwegsysteem, en in Richtlijn 2004/49/EG, voor voertuigen die reeds in gebruik zijn. Conform het principe van betere regelgeving, en met het oog op de vereenvoudiging en modernisering van de communautaire wetgeving moeten alle bepalingen in verband met vergunningen voor het in bedrijf stellen van spoorvoertuigen in één wetgevingsbesluit ondergebracht worden. Daarom moet het huidige artikel 14 van Richtlijn 2004/49/EG vervallen en moet een nieuwe bepaling inzake vergunningen voor het in dienst stellen van voertuigen die reeds in gebruik zijn,

worden opgenomen in Richtlijn 2008/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... betreffende de interoperabiliteit van het communautaire spoorwegsysteem (hierna de „spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn” genoemd) ⁽⁶⁾ die de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG heeft vervangen.

- (3) Door de inwerkingtreding op 1 juli 2006 van het Internationale railvervoeroverdrag (COTIF-verdrag) van 1999 gelden nieuwe regels voor het gebruik van voertuigen. Volgens het CUV (Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic)-aansluiting bij dit verdrag zijn houders van wagons niet langer verplicht hun wagons bij een spoorwegonderneming te laten registreren. De oude RIV (Regolamento Internazionale Veicoli)-overeenkomst tussen spoorwegondernemingen is niet meer van toepassing en is ten dele vervangen door de nieuwe particuliere en vrijwillige overeenkomst (General Contract of Use for Wagons — GCU) tussen spoorwegondernemingen en houders van wagons, waarbij de laatstgenoemden belast zijn met het onderhoud van hun wagons. Om met deze wijzigingen rekening te houden en de uitvoering van Richtlijn 2004/49/EG wat betreft de veiligheids certificering van spoorwegondernemingen te vergemakkelijken, moeten de begrippen „houder” en „met het onderhoud belaste entiteit” gedefinieerd worden, en moet de verhouding tussen deze entiteiten en spoorwegondernemingen nader worden toegelicht.

- (4) De definitie van „houder” moet zo dicht mogelijk liggen bij de definitie van het COTIF-verdrag van 1999. Vele entiteiten kunnen als houder van een voertuig worden aangewezen: de eigenaar, een bedrijf dat wagons exploiteert, een bedrijf dat voertuigen aan een spoorwegonderneming verhuurt, een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder die voertuigen gebruikt om zijn infrastructuur te onderhouden, enz. Deze entiteiten hebben de controle over het voertuig met de bedoeling dat het als vervoermiddel door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders wordt gebruikt. Om twijfel te voorkomen, moet de houder duidelijk aangewezen worden in het nationaal voertuigregister (NVR) bedoeld in artikel 33 van de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn.

⁽¹⁾ PB C 256 van 27.10.2007, blz. 39.

⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 29 november 2007 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), Gemeenschappelijk Standpunt van de Raad van 3 maart 2008 en standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽³⁾ Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44). Gerectificeerd in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16.

⁽⁴⁾ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2007/32/EG van de Commissie (PB L 141 van 2.6.2007, blz. 63).

⁽⁵⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2007/32/EG van de Commissie.

⁽⁶⁾ PB L ...

- (5) Voordat een voertuig in dienst wordt gesteld of op het netwerk wordt gebruikt, moet in het NVR een entiteit worden aangewezen die met het onderhoud is belast. De houder en de met het onderhoud belaste entiteit kunnen dezelfde persoon of hetzelfde orgaan zijn. In uitzonderlijke gevallen, zoals bijvoorbeeld voertuigen die voor het eerst in dienst worden gesteld in een derde land, voertuigen die worden gesleept met het oog op hun indienststelling elders op het netwerk of die speciale vervoersdiensten uitvoeren, is het niet mogelijk of is het onwenselijk de entiteit die met het onderhoud is belast, aan te wijzen. In die uitzonderlijke gevallen moet de bevoegde nationale veiligheidsinstantie in staat worden gesteld voertuigen te accepteren op het netwerk waarvoor zij bevoegd is zonder dat voor deze voertuigen een met het onderhoud belaste entiteit is aangewezen.
- (6) Wanneer de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder is, omvat het veiligheidsbeheersysteem het onderhoudssysteem; voor geen van beiden is dan verdere certificering nodig. Indien de met het onderhoud belaste entiteit geen spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder is, kan zij worden gecertificeerd volgens een door een Europees spoorwegbureau te ontwikkelen en door de Commissie goed te keuren systeem. Het certificaat dat aan een dergelijke entiteit wordt afgegeven garandeert dat elk voertuig waarvoor zij verantwoordelijk is, voldoet aan de onderhoudsvereisten van deze richtlijn. Het certificaat moet in de gehele Gemeenschap geldig zijn.
- (7) In het kader van de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn worden onderhoudsvereisten opgesteld, als onderdeel van technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) voor rollend materieel. Ten gevolge van de inwerkingtreding van deze richtlijn moet worden gezorgd voor samenhang tussen deze TSI's en de door de Commissie te ontwikkelen certificeringsvereisten voor de entiteit die met het onderhoud is belast. De Commissie zal dit bewerkstelligen door waar dat van toepassing is, de relevante TSI's te wijzigen via de in de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn vastgestelde procedure.
- (8) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk het verder ontwikkelen en verbeteren van de veiligheid op het communautaire spoor, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang van de maatregel beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te bereiken.
- (9) De maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van Richtlijn 2004/49/EG worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (10) De Commissie dient derhalve de bevoegdheid te krijgen om de bijlagen bij Richtlijn 2004/49/EG te herzien en aan te passen, gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en -doelstellingen vast te stellen en te wijzigen, alsmede een certificeringsregeling in te stellen voor onderhoud. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële elementen van Richtlijn 2004/49/EG onder meer door aanvulling met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (11) Voor een lidstaat die niet over een spoorwegnet beschikt en niet verwacht er binnen afzienbare tijd over te zullen beschikken, zou de verplichting tot omzetting en uitvoering van de bepalingen van deze richtlijn onevenredig en zinloos zijn. Een dergelijke lidstaat moet derhalve, zolang hij niet over een spoorwegsysteem beschikt, van de verplichting tot omzetting en toepassing van deze richtlijn worden vrijgesteld.
- (12) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven” ⁽²⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen overzicht op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (13) Richtlijn 2004/49/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen

Richtlijn 2004/49/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) aan artikel 3 worden de volgende punten toegevoegd:

„s) „houder”: de persoon of entiteit die eigenaar is van een voertuig of het recht heeft het te gebruiken, het voertuig exploiteert als vervoermiddel en als zodanig geregistreerd is in het Nationaal Voertuigregister (NVR) bedoeld in artikel 33 van Richtlijn 2008/.../EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het communautaire spoorwegsysteem (*) (hierna de „spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn” genoemd);

t) „met het onderhoud belaste entiteit”: een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig, en als zodanig geregistreerd is in het NVR;

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

⁽²⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

- u) „voertuig”: een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder aandrijving. Een voertuig bestaat uit een of meer structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen.

(*) PB L ...”;

- 2) in artikel 4, lid 4, wordt de term „wagonexploitant” vervangen door „houder van wagons”;
- 3) artikel 5, lid 2, wordt vervangen door:

„2. Bijlage I wordt voor 30 april 2009 herzien, met name om daarin gemeenschappelijke definities van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren alsmede een uniforme methode voor de berekening van de kosten van ongevallen op te nemen. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.”;

- 4) artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 1 wordt vervangen door:

„1. Een eerste reeks van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden, die tenminste de in lid 3, onder a), bedoelde methoden omvat, wordt uiterlijk 30 april 2008 door de Commissie goedgekeurd. Deze methoden worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Een tweede reeks van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden, die het resterende deel van de in lid 3 bedoelde methoden omvat, wordt uiterlijk 30 april 2010 door de Commissie goedgekeurd. Deze methoden worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.”;

- b) lid 3, punt c), wordt vervangen door:

„c) voor zover zij nog niet onder technische specificaties inzake interoperabiliteit vallen, methoden om te controleren of de subsystemen van structurele aard van het spoorwegsysteem overeenkomstig de essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden.”;

- c) lid 4 wordt vervangen door:

„4. De gemeenschappelijke veiligheidsmethoden worden regelmatig herzien met inachtneming van de bij de toepassing ervan opgedane ervaring, de algehele ontwikkeling van de veiligheid op het spoor en de in artikel 4, lid 1, bedoelde verplichtingen van de lidstaten. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen onder meer door haar aan te vullen, wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.”;

- 5) artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de eerste en de tweede alinea van lid 3 worden vervangen door:

„De eerste reeks ontwerp-gemeenschappelijke veiligheidsdoelen is gebaseerd op een onderzoek van de bestaande doelen en veiligheidsprestaties in de lidstaten, en zorgt ervoor dat in geen enkele lidstaat afbreuk wordt gedaan aan de huidige veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem. Deze doelen worden uiterlijk op 30 april 2009 door de Commissie goedgekeurd en bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen onder meer door haar aan te vullen, wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

De tweede reeks ontwerp-gemeenschappelijke veiligheidsdoelen wordt gebaseerd op de ervaring die bij de eerste reeks en de toepassing daarvan is opgedaan. Deze doelen betreffen prioritaire gebieden waar de veiligheid nog verder verbeterd moet worden. Zij worden uiterlijk op 30 april 2011 door de Commissie goedgekeurd en bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen onder meer door haar aan te vullen, wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.”;

- b) lid 5 wordt vervangen door:

„5. De gemeenschappelijke veiligheidsdoelen worden regelmatig herzien in het licht van de algehele ontwikkeling van de spoorwegveiligheid. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen onder meer door haar aan te vullen, wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.”;

- 6) artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de tweede alinea van lid 1 wordt vervangen door:

„Het veiligheidscertificaat geldt als bewijs dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en kan voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in technische specificaties inzake interoperabiliteit en andere relevante communautaire wetgeving en in nationale veiligheidsvoorschriften teneinde risico's te beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het net te kunnen aanbieden.”;

- b) lid 2, onder b), wordt vervangen door het volgende:

„b) certificering dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan specifieke eisen om op het betrokken net zijn diensten op een veilige manier te kunnen verzekeren, zijn goedgekeurd. Deze eisen kunnen onder meer betrekking hebben op de toepassing van technische specificaties inzake interoperabiliteit en nationale veiligheidsvoorschriften, waaronder de exploitatievoorschriften voor het net, de aanvaarding van de certificaten van het personeel en de machtiging om de door de spoorwegonderneming gebruikte voertuigen in dienst te stellen. Deze certificering is gebaseerd op de door de spoorwegonderneming over te leggen documentatie als beschreven in bijlage IV.”;

7) artikel 14 wordt vervangen door:

„Artikel 14

Onderhoud van voertuigen

1. Elk voertuig krijgt, voordat het in dienst wordt gesteld of op het netwerk wordt gebruikt, een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen die conform artikel 33 van de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn in het NVR wordt geregistreerd.

2. De bevoegde nationale veiligheidsinstanties kunnen in uitzonderlijke gevallen en alleen met betrekking tot hun respectieve netwerken, afwijkingen op de in lid 1 vastgelegde verplichting toestaan.

3. Onverminderd de verantwoordelijkheid van de spoorweginderningen en de infrastructuurbeheerders als bepaald in artikel 4, draagt de met het onderhoud belaste entiteit er door middel van een onderhoudssysteem zorg voor dat de voertuigen in veilige staat zijn.

4. Wanneer de met het onderhoud belaste entiteit een spoorweginderning of een infrastructuurbeheerder is, wordt het in lid 3 bedoelde systeem tot stand gebracht in het kader van het in artikel 9 omschreven veiligheidssysteem.

5. Indien de met het onderhoud belaste entiteit geen spoorweginderning of infrastructuurbeheerder is, kan ze worden gecertificeerd overeenkomstig lid 6.

6. Op basis van een aanbeveling van het Bureau stelt de Commissie uiterlijk op ... (*) een maatregel vast tot certificering van de met het onderhoud belaste entiteit met inachtneming van haar onderhoudssysteem. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen onder meer door haar aan te vullen, wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. Deze maatregel omvat eisen op het gebied van de certificering van de met het onderhoud belaste entiteit op basis van de goedkeuring van haar onderhoudssysteem, het model en de geldigheid van het certificaat en het orgaan of de organen die verantwoordelijk zijn voor de afgifte ervan, en de controles die noodzakelijk zijn voor de werking van het certificatiesysteem.

7. De conform lid 6 afgegeven certificaten bevestigen dat is voldaan aan de in lid 3 genoemde vereisten, en zijn in de hele Gemeenschap geldig. Indien de met het onderhoud belaste entiteit niet gecertificeerd is, zorgt een spoorweginderning of een infrastructuurbeheerder er via zijn in artikel 9 omschreven veiligheidsbeheersysteem voor dat alle toepasselijke onderhoudsprocedures adequaat worden toegepast.”;

8) artikel 16, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt vervangen door:

„a) Zij verleent toestemming om de subsystemen van structurele aard die volgens artikel 15 van de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn deel uitmaken van het trans-Europese spoorwegsysteem, in dienst te stellen en controleert of deze subsystemen overeenkomstig de relevante essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden.”;

b) punt b) wordt geschrapt;

c) punt g) wordt vervangen door:

„g) zij waarborgen dat voertuigen naar behoren geregistreerd worden in het NVR en dat de daarin opgenomen informatie inzake veiligheid accuraat en actueel is.”;

9) aan artikel 18 wordt het volgende punt toegevoegd:

„e) afwijkingen waartoe overeenkomstig artikel 14 *ter*, lid 1 *bis*, is besloten.”;

10) artikel 26 wordt vervangen door:

„Artikel 26

Aanpassing van de bijlagen

De bijlagen worden aangepast aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 2 *bis*, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.”;

11) artikel 27 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid wordt ingevoegd:

„2 *bis*. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, dan zijn artikel 5 *bis*, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.”;

b) lid 4 wordt geschrapt;

12) punt 3 van bijlage II wordt geschrapt.

Artikel 2

Implementatie en omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op ... (**) aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie onverwijld de tekst van die bepalingen mede.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

(*) Een jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

(**) 24 maanden vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

De verplichting tot omzetting en uitvoering van deze richtlijn is niet van toepassing op Cyprus en Malta zolang deze landen niet beschikken over een spoorwegnet op hun respectieve grondgebied.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van nationaal recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

...

Voor de Raad

De voorzitter

...

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

Op 13 december 2006 heeft de Commissie drie voorstellen ingediend die in hoofdzaak tot doel hebben het verkeer van spoorwegvoertuigen in de hele Europese Unie te vergemakkelijken:

- een voorstel voor een richtlijn tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen ⁽¹⁾ (hierna de richtlijn spoorwegveiligheid te noemen);
- een voorstel voor een richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het communautaire spoorwegsysteem ⁽²⁾ (hierna de richtlijn spoorweginteroperabiliteit te noemen);
- een voorstel voor een verordening tot wijziging van Verordening (EG) nr. 881/2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau ⁽³⁾ (hierna de verordening over het Spoorwegbureau te noemen).

Het Europees Parlement heeft op 29 november 2007 advies in eerste lezing uitgebracht.

Op 3 maart 2008 zal de Raad het gemeenschappelijk standpunt vaststellen. De Raad heeft bij zijn werkzaamheden rekening gehouden met het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽⁴⁾. Het Comité van de Regio's heeft besloten over bovengenoemde voorstellen geen advies uit te brengen.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

1. Algemeen

Om de spoorwegen een essentiële rol te laten spelen bij duurzame mobiliteit in de Europese Unie, zet de Raad in op de geleidelijke ontwikkeling van een geïntegreerde Europese spoorwegruimte. In verband hiermee is de Raad van oordeel dat de drie wetgevingsvoorstellen strekkende tot hervorming van de interoperabiliteitsrichtlijnen inzake het conventionele en het hogesnelheidsnet en tot wijziging van de richtlijn spoorwegveiligheid en de verordening Spoorwegbureau, voor belangrijke verbeteringen in het technische deel van het regelgevingskader voor de Europese spoorwegen kunnen zorgen.

Deze voorstellen verlagen de bestaande drempels voor het vrije verkeer van spoorwegvoertuigen op het Europese spoorwegnet, en vergemakkelijken de wederzijdse aanvaarding van spoorwegvoertuigen onder de lidstaten.

De Raad en het Parlement zijn in eerste lezing tot een overeenkomst gekomen over het richtlijnvoorstel spoorweginteroperabiliteit. Bijgevolg kan de Raad het gewijzigde voorstel aannemen. De Raad en het Parlement zijn er echter niet in geslaagd hun standpunten in eerste lezing over de voorstellen betreffende de richtlijn spoorwegveiligheid en de verordening over het Spoorwegbureau op elkaar af te stemmen. Daarom heeft de Raad gemeenschappelijke standpunten over beide voorstellen vastgesteld, waarbij terdege rekening is gehouden met de amendementen die het Parlement in zijn advies in eerste lezing heeft aangenomen.

2. Kernpunten van beleid

De drie belangrijkste wijzigingen die de Raad in het Commissievoorstel heeft aangebracht zijn hierna weergegeven. Voorts voorziet de Raad in een vrijstelling voor Cyprus en Malta.

2.1 Opname van alle bepalingen inzake vergunningsprocedures in één wetgevingsbesluit

Zowel de richtlijn spoorwegveiligheid als de richtlijn spoorwegoperabiliteit zoals die thans van kracht zijn, bevatten bepalingen inzake vergunningsprocedures voor de indienststelling van spoorwegvoertuigen. Laatstgenoemde richtlijn heeft betrekking op nieuwe of aangepaste delen van het communautaire spoorwegsysteem, en eerstgenoemde op voertuigen die reeds in gebruik zijn.

⁽¹⁾ PB C 126 van 7.6.2007, blz. 7.

⁽²⁾ PB C 126 van 7.6.2007, blz. 7.

⁽³⁾ PB C 126 van 7.6.2007, blz. 7.

⁽⁴⁾ PB C 256 van 27.10.2007, blz. 39.

Conform het principe „Betere regelgeving” en teneinde de communautaire wetgeving te vereenvoudigen, brengt de Raad alle bepalingen betreffende vergunningen voor de indienststelling van spoorwegvoertuigen in één wetgevingsbesluit bijeen. Daartoe worden het bestaande, maar gewijzigde artikel 14, het nieuwe artikel 14 bis en de nieuwe bijlage bij het voorstel tot wijziging van de richtlijn spoorwegveiligheid ondergebracht in de volledig herziene richtlijn spoorweginteroperabiliteit. Het Parlement heeft daar in het kader van zijn akkoord in eerste lezing over de richtlijn spoorweginteroperabiliteit mee ingestemd. Derhalve kan de Raad in principe de amendementen 20, 26 en 27 volledig overnemen. Voorts kan de Raad zich in principe aansluiten bij amendement 18, omdat hij van oordeel is dat de overheveling tot gevolg heeft dat de wetgever de verwijzing naar de vergunningsprocedures in de richtlijn spoorwegveiligheid achterwege kan laten.

2.2 Verduidelijking van rol en verantwoordelijkheden met betrekking tot onderhoud

Als gevolg van de inwerkingtreding, op 1 juli 2006, van het nieuwe Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer uit 1999 (COTIF), zijn houders niet meer verplicht hun wagons te registreren bij een spoorwegonderneming. In reactie op die ontwikkeling, en om spoorwegondernemingen in staat te stellen op een veilige manier vervoersdiensten aan te bieden, specificeert de Raad hoe de nieuwe verdeling van rollen en verantwoordelijkheden met betrekking tot onderhoud er uitziet. Daartoe stelt de Raad een nieuwe definitie van „houder” voor en introduceert hij het begrip „met het onderhoud belaste entiteit”.

De Raad, die zoveel mogelijk aansluit bij de definitie van „houder” in het COTIF-verdrag, legt een duidelijk verband tussen de houder en zijn voertuig via de verplichting voor houders om zich als zodanig in het nationale voertuigregister in te schrijven. De Raad kan amendement 8 volledig overnemen aangezien de Raad en het Parlement het eens zijn over de definitie van „houder”. Voorts kan amendement 9, dat was ingediend met de bedoeling de juiste terminologie te gebruiken, in beginsel worden aanvaard.

In het gemeenschappelijk standpunt is bepaald dat de met het onderhoud belaste entiteit er door middel van een onderhoudssysteem zorg voor draagt dat de voertuigen in veilige staat zijn. Daarom moet aan elk voertuig, voordat het in dienst wordt gesteld of op het netwerk wordt gebruikt, een entiteit worden toegewezen die met het onderhoud is belast. Voorts moet elke entiteit die met het onderhoud is belast, ingeschreven worden in een nationaal voertuigregister. Alleen in uitzonderlijke gevallen, en uitsluitend voor haar eigen netwerk, kan een nationale veiligheidsinstantie afwijken van de verplichting om een entiteit toe te wijzen die met het onderhoud van het voertuig is belast. Die afwijkingen moeten door de instantie in haar jaarrapport gepubliceerd worden. Door dit systeem wil de Raad de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders in staat stellen gemakkelijk te achterhalen wie belast is met het onderhoud van de voertuigen die zij exploiteren.

2.3 Certificering van onderhoud

Om de nationale veiligheidsinstanties en de deelnemers aan de vervoersketen de garantie te geven dat het onderhoud van de wagons daadwerkelijk wordt gecontroleerd, kiest de Raad ervoor de bepaling in het Commissievoorstel over onderhoudscertificering aan te scherpen. De Commissie stelde voor dat in voorkomend geval een systeem van onderhoudscertificering voor houders moet worden ingesteld. Omgekeerd stemt de Raad in met een bepaling die de Commissie ertoe verplicht, uiterlijk een jaar na de inwerkingtreding van het voorstel tot wijziging van de richtlijn spoorwegveiligheid, een maatregel te treffen houdende certificering van met het onderhoud belaste entiteiten met betrekking tot hun onderhoudssystemen. Zowel in het Commissievoorstel als in het gemeenschappelijk standpunt van de Raad, is dit certificatiesysteem gebaseerd op een aanbeveling van het Europees Spoorwegbureau. De Raad ziet erop toe dat het afgegeven certificaat in de gehele Gemeenschap geldig is, en zal garanderen dat de gecertificeerde entiteit voldoet aan de onderhoudsvereisten van de richtlijn spoorwegveiligheid voor elk voertuig dat zij onder haar hoede heeft.

Voorts kunnen met onderhoud belaste entiteiten op vrijwillige basis deelnemen aan dit certificeringssysteem. Ten slotte, om te verduidelijken dat geen nieuwe eisen voor infrastructuurbeheerders

en spoorwegondernemingen worden ingevoerd, specificeert de Raad dat het veiligheidsbeheersysteem, dat spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders reeds onder de huidige richtlijn spoorwegveiligheid moeten opzetten, hun onderhoudssysteem omvat.

In amendement 21 stelt het Parlement een systeem voor het onderhoud van spoorwegvoertuigen voor dat op twee belangrijke punten verschilt van het systeem waarin de Raad voorziet. Ten eerste voert de Raad — conform het besluit van de Commissie van 28 juli 2006 tot vaststelling van de Technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende wagons en het besluit van de Commissie van 9 november 2007 tot vaststelling van een gemeenschappelijke specificatie inzake het nationaal voertuigregister — het begrip met onderhoud belaste entiteit in, terwijl het Parlement de directe verantwoordelijkheid voor het onderhoud van een voertuig bij de houder legt. Ten tweede verzoekt het Parlement om een verplicht systeem voor onderhoudscertificering, terwijl de Raad — conform de algemene aanpak als geschetst door het Europees Spoorwegbureau — in een vrijwillig systeem voorziet.

De Raad kan amendement 21 om drie redenen niet aanvaarden. Allereerst omdat het verantwoordelijk maken van de houder niet te rijmen lijkt met de algemene verantwoordelijkheid van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders voor de veilige werking van het spoorvervoer, als neergelegd in andere kernbepalingen van de richtlijn spoorwegveiligheid, met name artikel 4. Ten tweede is de Raad van oordeel dat de verplichte deelname aan een onderhoudssysteem niet altijd doelmatig is en tot onnodige administratieve kosten zou kunnen leiden, bijvoorbeeld in het geval van wagons uit derde landen of andere soorten voertuigen, zoals locomotieven en passagiersvoertuigen. Ten derde vreest de Raad dat indien de houders verantwoordelijk worden voor het onderhoud, iets waarvoor specifieke kennis vereist is, dit de ontwikkeling van hun economische activiteiten zou kunnen hinderen.

2.4 Vrijstelling voor Cyprus en Malta

Rekening houdend met het feit dat deze landen geen spoorwegnet hebben, bepaalt de Raad in het gemeenschappelijk standpunt dat Cyprus en Malta vrijgesteld zijn van het omzetten en uitvoeren van deze richtlijn zolang zij niet beschikken over een spoorwegnet op hun respectieve grondgebied.

III. AMENDEMENTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT

Het antwoord van de Raad met betrekking tot de amendementen 8, 9, 18, 20, 21, 26 en 27 wordt hierboven toegelicht bij de kernpunten.

Voorts kan de Raad amendement 2 over de concordantietabellen volledig aanvaarden. Ook de amendementen 16 en 17 betreffende de verbetering in een taalversie zijn in beginsel aanvaardbaar. De Raad kan echter om juridische of technische redenen de volgende amendementen niet aanvaarden:

- amendement 3 omdat de doelstellingen gezondheid en veiligheid van de werknemers buiten de werkingssfeer van het Commissievoorstel vallen;
- de onderling verwante amendementen 4 tot en met 7 omdat de voorgestelde definitie „nationale veiligheidsvoorschriften” niet compatibel is met bijlage II van de richtlijn spoorwegveiligheid die een definitie van nationale veiligheidsvoorschriften geeft, en omdat de term „essentiële eisen” in een te enge betekenis wordt gebruikt;
- amendement 14 omdat de Raad van oordeel is dat de besprekingen over de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (CST's) ten tijde van de aanneming van de richtlijn spoorwegveiligheid plaatsvonden en niet moeten worden heropend. Voorts neemt de Raad er nota van dat op basis van artikel 6, lid 4, van de verordening over het Spoorwegbureau, de aanbevelingen van het Europees Spoorwegbureau, onder meer over CST's, reeds een gedetailleerde kosten-batenanalyse vereisen;
- amendement 19 is niet verenigbaar met de structuur van het gemeenschappelijk standpunt;
- amendement 22 gaat over de vraag wie gerechtigd is het Europees Spoorwegbureau om een technisch advies te vragen. Dit kan echter geen punt van geschil meer zijn, omdat de Raad en het Parlement reeds in het kader van de richtlijn interoperabiliteit een overeenkomst over die kwestie hebben bereikt;

- de amendementen 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 en 25 over comitologieprocedures waarbij het Parlement voor verscheidene maatregelen de urgentieprocedure invoert. Aangezien het hier gaat om algemene maatregelen en niet-essentiële wijzigingen en aanvullingen van de richtlijn spoorwegveiligheid, is de Raad het niet met de Commissie en het Parlement eens dat voor die maatregelen het Parlement bij de gang van zaken betrokken moet worden via de regelgevingsprocedure met toetsing. Niettemin lijkt het buiten alle verhouding om te voorzien in de mogelijkheid de urgentieprocedure toe te passen, omdat al die maatregelen aan een specifieke termijn gebonden zijn of met regelmatige tussenpozen herzien moeten worden.

IV. CONCLUSIE

De drie wetgevingsvoorstellen over interoperabiliteit, veiligheid en het Europees Spoorwegbureau, die gericht zijn op het vergemakkelijken van het verkeer van spoorwegvoertuigen in de gehele Europese Unie, dragen in belangrijke mate bij aan de verdere integratie van de Europese spoorwegruimte. De Raad en het Parlement hebben reeds aanzienlijke vorderingen gemaakt met deze drie voorstellen, met name omdat zij tot een akkoord in eerste lezing over de richtlijn spoorweginteroperabiliteit zijn gekomen. Beide medewetgevers beschikken daardoor over een solide basis om in tweede lezing compromisoplossingen te vinden voor de voorstellen tot wijziging van de richtlijn spoorwegveiligheid en de verordening over het Spoorwegbureau

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 13/2008**door de Raad vastgesteld op 18 april 2008****met het oog op de aanneming van Richtlijn 2008/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten**

(2008/C 122 E/03)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 175, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap ⁽⁴⁾ is een regeling vastgesteld voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, teneinde de uitstoot van broeikasgassen op een kosteneffectieve en economisch efficiënte wijze te verminderen.
- (2) De uiteindelijke doelstelling van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (hierna Raamverdrag te noemen), dat namens de Europese Gemeenschap werd goedgekeurd bij Besluit 94/69/EG van de Raad ⁽⁵⁾, is de concentratie van broeikasgassen in de atmosfeer op een niveau te stabiliseren waarbij gevaarlijke, door de mens teweeggebrachte effecten op het klimaatstelsel worden voorkomen.
- (3) De Europese Raad van maart 2007 in Brussel heeft erop gewezen hoezeer het van belang is dat de strategische doelstelling om de gemiddelde temperatuurstijging wereldwijd te beperken tot maximaal twee graden Celsius in vergelijking met het pre-industriële niveau, wordt gehaald. De meest recente wetenschappelijke bevindingen waarover de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC) in haar Vierde evaluatierapport verslag heeft uitgebracht, tonen nog duidelijker aan dat de schadelijke gevolgen van klimaatverandering in

toenemende mate een ernstig risico vormen voor ecosystemen, voedselproductie, het verwezenlijken van duurzame ontwikkeling en van de millenniumontwikkelingsdoelen, en voor de gezondheid en de veiligheid van de mens. Indien men de 2 °C-doelstelling binnen bereik wil houden, moet de concentratie van broeikasgassen in de atmosfeer op ongeveer 450 ppm CO₂-equivalent worden gestabiliseerd; in dit scenario zal de mondiale uitstoot van broeikasgassen de komende 10 tot 15 jaar haar hoogtepunt bereiken om daarna in 2050 te worden teruggebracht tot ten minste 50 % onder het niveau van 1990.

- (4) De Europese Raad heeft beklemtoond dat de Europese Unie ernaar streeft Europa om te vormen tot een zeer energie-efficiënte economie met een lage uitstoot van broeikasgassen, en heeft beslist dat de EU, in afwachting van de sluiting van een wereldwijde en brede overeenkomst voor de periode na 2012, onafhankelijk de vaste verbintenis aangaat om de broeikasgasemissies tegen 2020 met ten minste 20 % te verminderen ten opzichte van 1990. Het beperken van de broeikasgassen van de luchtvaart vormt een wezenlijke bijdrage, die met deze verbintenis in overeenstemming is.
- (5) De Europese Raad heeft benadrukt dat de EU zich zal inzetten om een wereldwijde, brede overeenkomst te sluiten betreffende de vermindering van de broeikasgassen na 2012, en dat zij daarmee een effectieve, efficiënte en billijke respons van voldoende omvang geeft om de uitdagingen van de klimaatverandering aan te pakken. Hij heeft ermee ingestemd om tegen 2020 de broeikasgasemissies in de EU onder het niveau van 1990 te brengen, hetgeen de bijdrage van de EU zal vormen tot een wereldwijde, brede overeenkomst voor de periode na 2012, op voorwaarde dat andere ontwikkelde landen zich tot vergelijkbare emissiereducties verbinden en dat economisch meer gevorderde ontwikkelingslanden een bijdrage leveren die in verhouding staat tot hun verantwoordelijkheden en capaciteiten. De EU blijft het voortouw nemen in de onderhandelingen over een ambitieuze internationale overeenkomst waarmee het doel zal worden bereikt, namelijk de beperking van de wereldwijde temperatuurstijging tot 2 °C, en is verheugd over de vorderingen die door de 13e Conferentie van de Partijen bij het UNFCCC op Bali in december 2007 bij de verwezenlijking van die doelstelling is gemaakt. De EU zal ervoor zorgen dat zo'n wereldwijde overeenkomst maatregelen bevat om de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart te verminderen; in dat geval dient de Commissie na te gaan op welke punten deze richtlijn moet worden gewijzigd wat betreft de toepassing ervan op vliegtuigexploitanten.

⁽¹⁾ PB C 175 van 27.7.2007, blz. 47.⁽²⁾ PB C 305 van 15.12.2007, blz. 15.⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 13 november 2007 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), Gemeenschappelijk Standpunt van 18 april 2008 en standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van ...⁽⁴⁾ PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2004/101/EG (PB L 338 van 13.11.2004, blz. 18).⁽⁵⁾ PB L 33 van 7.2.1994, blz. 11.

- (6) Het Raamverdrag schrijft voor dat alle partijen nationale en, indien van toepassing, regionale programma's opstellen die maatregelen bevatten ter beperking van klimaatverandering, en deze uitvoeren.
- (7) Het Protocol van Kyoto bij het Raamverdrag dat namens de Europese Gemeenschap werd goedgekeurd bij Beschikking 2002/358/EG van de Raad ⁽¹⁾, schrijft voor dat de geïndustrialiseerde landen streven naar beperking of reductie van emissies van niet krachtens het Protocol van Montreal beheerste broeikasgassen door de luchtvaart, waarbij zij werken via de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).
- (8) De Gemeenschap is weliswaar geen verdragsluitende partij bij het Verdrag van Chicago van 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago), maar alle lidstaten zijn partij bij dat verdrag en lid van de ICAO. Samen met andere staten blijven de lidstaten in het kader van de ICAO samenwerken bij de ontwikkeling van maatregelen, waaronder marktgebaseerde instrumenten, om de bijdrage aan de klimaatverandering van de luchtvaart aan te pakken. Tijdens de zesde vergadering van het Comité milieubescherming en luchtvaart van de ICAO in 2004 werd men het erover eens dat een luchtvaartspecifieke regeling voor de handel in emissierechten op basis van een nieuw juridisch instrument onder auspiciën van de ICAO dermate onaantrekkelijk leek dat die toen niet verder hoefde te worden nagestreefd. In haar Resolutie A35-5 heeft de 35e Algemene Vergadering van de ICAO in september 2004 dan ook, in plaats van een nieuw juridisch instrument voor te stellen, een open handel in emissierechten onderschreven, alsmede de mogelijkheid voor staten om de emissies door de internationale luchtvaart op te nemen in hun regelingen voor de handel in emissierechten. In bijlage L bij Resolutie A36-22 van de 36e Algemene Vergadering van de ICAO van september 2007 worden de verdragsluitende partijen opgeroepen geen systeem voor handel in emissierechten op vliegtuigexploitanten van andere verdragsluitende partijen toe te passen, tenzij in onderlinge overeenstemming tussen de betrokken staten. Onder verwijzing naar het feit dat in het Verdrag van Chicago uitdrukkelijk wordt erkend dat elke verdragsluitende partij het recht heeft om op niet-discriminerende wijze haar eigen wetten en regelgeving inzake luchtvaart toe te passen op de vliegtuigen van alle staten, hebben de lidstaten van de Europese Gemeenschap en vijftien andere Europese staten bij deze resolutie een voorbehoud gemaakt en zich op basis van het Verdrag van Chicago het recht voorbehouden om op niet-discriminerende wijze marktinstrumenten aan te nemen en toe te passen op alle vliegtuigexploitanten van alle staten die naar, vanuit of op hun grondgebied diensten leveren.
- (9) In het zesde milieuactieprogramma van de Gemeenschap, dat werd vastgesteld bij Besluit nr. 1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ werd bepaald dat de Gemeenschap specifieke maatregelen zou vaststellen en invoeren ter beperking van broeikasgasemissies van de luchtvaart, indien daarover in 2002 binnen de ICAO nog geen overeenstemming zou zijn bereikt. In zijn conclusies van oktober 2002, december 2003 en oktober 2004 heeft de Raad de Commissie herhaaldelijk opgeroepen om maatregelen voor te stellen om het effect van het internationale luchtvervoer op de klimaatverandering terug te dringen.
- (10) Er moeten op lidstaat- en Gemeenschapsniveau in alle sectoren van de economie van de Gemeenschap beleidsmaatregelen worden uitgevoerd om de aanmerkelijke verminderingen die nodig zijn, te bewerkstelligen. Als het effect van de luchtvaartsector op de klimaatverandering in het huidige tempo blijft toenemen, zal dit de verminderingen die in andere sectoren zijn bereikt om de klimaatverandering tegen te gaan, in aanzienlijke mate teniet doen.
- (11) In haar mededeling van 27 september 2005 aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's „Het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terugdringen” heeft de Commissie een strategie goedgekeurd om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terug te dringen. Als onderdeel van een breed pakket maatregelen werd in deze strategie voorgesteld de luchtvaart op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, en werd de instelling voorzien van een werkgroep „Luchtvaart”. Deze werkgroep, waarin veel belanghebbenden waren vertegenwoordigd, en die werd opgericht in het kader van de tweede fase van het Europees Klimaatveranderingsprogramma, had als opdracht te bestuderen hoe de luchtvaart kon worden opgenomen in de Gemeenschapsregeling. In zijn conclusies van december 2005 erkende de Raad dat het, uit economisch en ecologisch oogpunt, de beste aanpak leek te zijn de luchtvaartsector onder de Gemeenschapsregeling te brengen, en verzocht hij de Commissie nog in 2006 een wetgevingsvoorstel in te dienen. In zijn resolutie van 4 juli 2006 over de terugdringing van het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering ⁽³⁾, erkende het Europees Parlement dat de emissiehandel een rol kan spelen als onderdeel van een alomvattend pakket maatregelen om de invloed van de luchtvaart op het klimaat aan te pakken, op voorwaarde dat het een goed doordacht systeem is.
- (12) De wijzigingen van Richtlijn 2003/87/EG, aangebracht bij deze richtlijn, beogen de bijdrage van de luchtvaart aan de klimaatverandering aan te pakken door de emissies als gevolg van de luchtvaart op te nemen in de Gemeenschapsregeling.
- (13) Vliegtuigexploitanten hebben de hoogste mate van rechtstreekse controle over het type vliegtuigen dat gebruikt wordt en de manier waarop hiermee wordt gevlogen, en moeten daarom verantwoordelijk worden gesteld voor de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn, waaronder de verplichting om een bewakingsplan op te stellen en overeenkomstig dat plan de emissies te bewaken en erover te rapporteren. Een vliegtuigexploitant kan worden herkend aan de hand van een ICAO-code of een andere erkende code die voor de identificatie van de vlucht wordt gebruikt. Indien de identiteit van de vliegtuigexploitant onbekend is, moet de eigenaar van het

⁽¹⁾ PB L 130 van 15.5.2002, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1.

⁽³⁾ PB C 303 E van 13.12.2006, blz. 119.

vliegtuig worden beschouwd als de vliegtuigexploitant, tenzij hij aantoont dat een andere persoon de vliegtuig-exploitant was.

- (14) Met ingang van 2012 moeten de emissies worden opgenomen van alle vluchten die aankomen op en vertrekken van luchtvaartterreinen in de Gemeenschap. De Gemeenschapsregeling kan daarbij als blauwdruk dienen voor het gebruik van de emissiehandel op mondiaal niveau. Indien een derde land maatregelen vaststelt om het klimaatveranderingseffect van vluchten naar de Gemeenschap te verminderen, bekijkt de Commissie na overleg met dat land welke mogelijkheden er zijn om in een optimale interactie tussen de Gemeenschapsregeling en de maatregelen van dat land te voorzien.
- (15) In overeenstemming met het beginsel van betere regelgeving moeten bepaalde vluchten van de regeling worden uitgesloten. Teneinde verder onevenredige administratieve lasten te voorkomen moeten commerciële luchtvervoersondernemingen die gedurende drie opeenvolgende periodes van vier maanden minder dan 243 vluchten per periode uitvoeren, van de regeling worden vrijgesteld. Dat zal ten goede komen aan luchtvaartmaatschappijen die in het kader van de Gemeenschapsregeling beperkte diensten uitvoeren, waaronder luchtvaartmaatschappijen van ontwikkelingslanden.
- (16) De luchtvaart beïnvloedt het klimaat op aarde via de uitstoot van kooldioxide, stikstofoxiden, waterdamp en sulfaat- en roetdeeltjes. De Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC) heeft geschat dat het totale klimaateffect van de luchtvaart momenteel twee tot vier maal groter is dan het loutere effect van haar kooldioxide-uitstoot in het verleden. Recent EU-onderzoek wijst uit dat het totale effect van de luchtvaart ongeveer tweemaal zo groot zou kunnen zijn als het effect van kooldioxide alleen. In geen van deze gevallen wordt rekening gehouden met de zeer onzekere effecten van cirruswolken. In overeenstemming met artikel 174, lid 2, van het Verdrag moet het milieubeleid van de Gemeenschap berusten op het voorzorgsbeginsel. In afwachting van de wetenschappelijke vooruitgang moeten alle gevolgen van de luchtvaart zo veel mogelijk worden aangepakt. De uitstoot van stikstofoxiden zal aan de orde komen in andere wetgeving die door de Commissie in 2008 moet worden voorgesteld.
- (17) Om concurrentievervalsingen te vermijden moet een geharmoniseerde methode worden uitgewerkt voor het bepalen van de totale hoeveelheid toe te wijzen emissierechten en voor de verdeling van de rechten onder vliegtuigexploitanten. Een deel van de emissierechten zal worden geveild, in overeenstemming met door de Commissie uit te werken regels. Om ervoor te zorgen dat nieuwe vliegtuigexploitanten tot de markt kunnen toetreden en ter ondersteuning van vliegtuigexploitanten die hun aantal gerealiseerde tonkilometers sterk verhogen, moet een bijzondere emissierechtenreserve worden opzijgezet. Vliegtuigexploitanten die hun vluchten staken, moeten emissierechten blijven krijgen tot het einde van

de periode waarvoor kosteloze emissierechten al zijn toegewezen.

- (18) Volledige harmonisatie van het recht dat kosteloos wordt toegewezen aan alle vliegtuigexploitanten die aan de regeling deelnemen, is een goed middel om gelijke voorwaarden te creëren voor vliegtuigexploitanten, omdat iedere vliegtuigexploitant zal worden gereguleerd door één lidstaat wat betreft alle vluchten naar, vanuit en binnen de EU en gezien de antidiscriminatiebepalingen in bilaterale luchtdienstovereenkomsten met derde landen.
- (19) De luchtvaart draagt bij aan het totale effect van menselijke activiteiten op de klimaatverandering, en het milieueffect van broeikasgasemissies door vliegtuigen kan worden getemperd met maatregelen tegen de klimaatverandering in de EU en derde landen, en voor de financiering van onderzoek en ontwikkeling op het vlak van mitigatie en aanpassing. Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel behoren beslissingen met betrekking tot de overheidsuitgaven tot de bevoegdheid van de lidstaten. Onverminderd dat standpunt zouden de opbrengsten van de veiling van emissierechten, of een gelijkwaardig bedrag indien dwingende begrotingsbeginselen van de lidstaat, zoals eenheid en universaliteit, zulks vereisen, moeten worden gebruikt om broeikasgasemissies te verminderen, de aanpassing aan de effecten van de klimaatverandering in de EU en in derde landen te bevorderen, onderzoek en ontwikkeling op het vlak van mitigatie en aanpassing te financieren en de beheerskosten van de regeling te dekken. Dat kan maatregelen omvatten die milieuvriendelijk vervoer stimuleren. De veilingopbrengsten moeten in het bijzonder worden gebruikt voor het financieren van bijdragen aan het wereldfonds voor energie-efficiency en hernieuwbare energie, alsmede van maatregelen om ontbossing te voorkomen en de aanpassing in ontwikkelingslanden te vergemakkelijken. De bepalingen van deze richtlijn betreffende het gebruik van opbrengsten dienen onverlet te laten dat over het gebruik van opbrengsten van geveilde rechten beslist kan worden in het bredere kader van de algemene evaluatie van Richtlijn 2003/87/EG.
- (20) De bepalingen voor het gebruik van de opbrengst van de veilingen moeten aan de Commissie worden meegedeeld. Deze kennisgeving ontslaat de lidstaten echter niet van de in artikel 88, lid 3, van het Verdrag neergelegde verplichting om bepaalde nationale maatregelen aan te melden. Deze richtlijn dient het resultaat van eventuele toekomstige staatssteunprocedures die overeenkomstig de artikelen 87 en 88 van het Verdrag kunnen worden ingeleid, onverlet te laten.
- (21) Om de kosteneffectiviteit van de regeling te verhogen, moeten vliegtuigexploitanten de mogelijkheid krijgen om tot op een geharmoniseerd niveau gecertificeerde emissiereducties (CER's) en emissiereductie-eenheden (ERU's) uit projectactiviteiten te gebruiken om te voldoen aan de verplichtingen ingevolge de inlevering van emissierechten. Het gebruik van CER's en ERU's moet stroken met de aanvaardingscriteria voor het gebruik in de in deze richtlijn vervatte handelsregeling.

- (22) Om de administratieve lasten voor vliegtuigexploitanten te beperken, moet voor elke vliegtuigexploitant één enkele lidstaat verantwoordelijk zijn. Lidstaten moeten worden verplicht erop toe te zien dat vliegtuigexploitanten aan wie zijzelf een exploitatievergunning hebben verleend, of vliegtuigexploitanten zonder exploitatievergunning of uit derde landen waarvan de emissies in een referentiejaar grotendeels aan de betrokken lidstaat zijn toe te rekenen, zich houden aan de voorschriften van deze richtlijn. Indien een vliegtuigexploitant niet aan de eisen van deze richtlijn en andere handhavingsmaatregelen van de administrerende lidstaat voldoet, moeten de lidstaten solidair optreden. De administrerende lidstaat moet derhalve de mogelijkheid hebben om de Commissie te verzoeken de betrokken vliegtuigexploitant in laatste instantie een exploitatieverbod op communautair niveau op te leggen.
- (23) Om het berekeningssysteem voor de Gemeenschapsregeling consistent te houden, mogen, aangezien de emissies door de internationale luchtvaart niet zijn opgenomen in de verplichtingen van de lidstaten uit hoofde van het Protocol van Kyoto, aan de luchtvaartsector toegewezen emissierechten enkel worden gebruikt om te voldoen aan de verplichtingen van de vliegtuigexploitanten om emissierechten in te leveren in het kader van deze richtlijn.
- (24) Om de milieu-integriteit van de regeling te waarborgen, mogen door vliegtuigexploitanten ingeleverde eenheden alleen meetellen voor emissiereductiedoelstellingen die deze emissies in aanmerking nemen.
- (25) De Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol) zou over gegevens kunnen beschikken die lidstaten of de Commissie van pas kunnen komen bij het nakomen van hun verplichtingen uit hoofde van deze richtlijn.
- (26) De bepalingen van de Gemeenschapsregeling met betrekking tot de bewaking van, de rapportage over en de verificatie van emissies, en de voor exploitanten geldende sancties, mogen enkel van toepassing zijn op vliegtuigexploitanten.
- (27) De Commissie moet de werking van Richtlijn 2003/87/EG met betrekking tot luchtvaartactiviteiten evalueren in het licht van de ervaring met de toepassing van deze richtlijn en vervolgens aan het Europees Parlement en de Raad verslag uitbrengen.
- (28) Bij de evaluatie van de werking van Richtlijn 2003/87/EG met betrekking tot luchtvaartactiviteiten moet er rekening mee worden gehouden dat landen die niet beschikken over adequate en vergelijkbare alternatieve vervoerswijzen — en die derhalve in hoge mate afhankelijk zijn van luchtvervoer — en waar de toerismesector een grote bijdrage levert tot het BBP, structureel afhankelijk zijn van de luchtvaart. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar het verminderen of zelfs volledig oplossen van problemen qua toegankelijkheid en mededinging, waarmee de in artikel 299, lid 2, van het Verdrag bedoelde ultraperifere regio's te maken hebben, en van problemen met openbare-dienstverplichtingen in verband met de uitvoering van deze richtlijn.
- (29) De ministeriële verklaring over de luchthaven van Gibraltar waarover op 18 september 2006 te Cordoba een akkoord is bereikt tijdens de eerste ministeriële bijeenkomst van het Forum voor dialoog over Gibraltar, zal de op 2 december 1987 te Londen afgelegde gemeenschappelijke verklaring over de luchthaven vervangen, en de volledige naleving ervan zal als naleving van de verklaring van 1987 worden beschouwd.
- (30) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (31) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om maatregelen vast te stellen voor de veiling van emissierechten die niet kosteloos behoeven te worden verleend, voor het vaststellen van nadere regels inzake de werking van de bijzondere reserve voor bepaalde vliegtuigexploitanten en inzake de procedures in verband met verzoeken aan de Commissie om een vliegtuigexploitant een exploitatieverbod op te leggen, en voor het wijzigen van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten, in gevallen waarin een derde land maatregelen invoert om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering terug te dringen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft, tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (32) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang en de gevolgen van deze richtlijn beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (33) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven” ⁽²⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord om voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen de richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (34) Richtlijn 2003/87/EG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

⁽²⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijziging van Richtlijn 2003/87/EG

Richtlijn 2003/87/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) voor artikel 1 wordt de volgende titel ingevoegd:

„HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen”;

- 2) aan artikel 2 wordt het volgende lid toegevoegd:

„3. De toepassing van deze richtlijn op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven gelegen is, onverlet.”;

- 3) artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

- a) punt b) wordt vervangen door:

b) „emissie”: emissie van broeikasgassen in de atmosfeer door in een installatie aanwezige bronnen, of de emissie door een vliegtuig dat een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit uitoefent, van de met betrekking tot die activiteit gespecificeerde gassen;

- b) de volgende punten worden toegevoegd:

„o) „vliegtuigexploitant”: persoon die een luchtvaartuig exploiteert op het moment dat dit een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit uitoefent of, wanneer die persoon niet bekend is of niet is geïdentificeerd door de eigenaar van het vliegtuig, de eigenaar van het vliegtuig;

p) „commerciële luchtvervoersonderneming”: een exploitant die voor het publiek tegen vergoeding, geregelde of niet-geregelde luchtdiensten uitvoert voor het vervoer van passagiers, vracht of post;

q) „administerende lidstaat”: lidstaat die verantwoordelijk is voor de administratie van de Gemeenschapsregeling met betrekking tot een vliegtuigexploitant, overeenkomstig artikel 18 bis;

r) „aan de luchtvaart toegewezen emissies”: emissies van alle vluchten die onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten vallen, die vertrekken vanuit een op het grondgebied van een lidstaat gelegen luchtvaartterrein of aldaar vanuit een derde land aankomen;

s) „historische luchtvaartemissies”: het rekenkundige gemiddelde van de jaarlijkse emissies in de kalender-

jaren 2004, 2005 en 2006 door vliegtuigen die in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten uitoefenen.”;

- 4) na artikel 3 wordt het volgende hoofdstuk ingevoegd:

„HOOFDSTUK II

Luchtvaart

Artikel 3 bis

Toepassingsgebied van hoofdstuk II

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op het toewijzen en verlenen van emissierechten voor de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten.

Artikel 3 ter

Luchtvaartactiviteiten

Uiterlijk op ... (*) worden volgens de in artikel 23, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure richtsnoeren opgesteld voor de uitvoerige interpretatie van de luchtvaartactiviteiten in bijlage I, in het bijzonder vluchten in verband met opsporing en redding, vluchten in het kader van brandbestrijding, humanitaire vluchten, medische noodvluchten en vluchten uitgevoerd door commerciële luchtvervoersondernemingen die gedurende drie opeenvolgende periodes van vier maanden minder dan 243 vluchten per periode uitvoeren.

Artikel 3 quater

Totale hoeveelheid emissierechten voor de luchtvaart

1. Voor de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2012 is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan 100 % van de historische luchtvaartemissies.

2. Voor de in artikel 11, lid 2, bedoelde periode die ingaat op 1 januari 2013, en, indien er na de in artikel 30, lid 4, bedoelde evaluatie geen wijzigingen zijn aangebracht, voor iedere volgende periode, is de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten gelijk aan 100 % van de historische luchtvaartemissies vermenigvuldigd met het aantal jaren in de periode.

3. De Commissie evalueert de totale hoeveelheid aan vliegtuigexploitanten toe te wijzen emissierechten overeenkomstig artikel 30, lid 4.

4. Uiterlijk op ... (*) stelt de Commissie op grond van de beste beschikbare gegevens de historische luchtvaartemissies vast, inclusief de op actuele verkeersinformatie gebaseerde ramingen. Die vaststelling wordt door het in artikel 23, lid 1, bedoelde comité bestudeerd.

(*) 6 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

*Artikel 3 quinques***Toewijzingsmethode voor emissierechten voor de luchtvaart middels veiling**

1. Voor de in artikel 3 *quater*, lid 1, bedoelde periode wordt 10 % van de rechten geveild.

2. Voor toekomstige perioden kan het in lid 1 bedoelde te veilen percentage worden verhoogd, als onderdeel van de algehele evaluatie van deze richtlijn.

3. Er wordt een verordening vastgesteld met gedetailleerde voorschriften voor de veiling door lidstaten van emissierechten die niet kosteloos behoeven te worden verleend in overeenstemming met de leden 1 en 2 van dit artikel of artikel 3 *septies*, lid 8. Voor alle lidstaten geldt dat het aantal in elke periode te veilen emissierechten evenredig is met het aandeel van de betreffende lidstaat in de totale hoeveelheid aan de luchtvaart toegewezen emissies voor de referentiejaar, als gerapporteerd ingevolge artikel 14, lid 3, en geverifieerd ingevolge artikel 15. Voor de in artikel 3 *quater*, lid 1, bedoelde periode is het referentiejaar 2010; voor elke volgende in artikel 3 *quater* bedoelde periode is het referentiejaar het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode waarop de veiling betrekking heeft, afloopt.

De verordening, die is bedoeld om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door deze aan te vullen, wordt vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing, als bedoeld in artikel 23, lid 3.

4. De lidstaten bepalen hoe de opbrengsten van de veiling van emissierechten worden gebruikt. De opbrengsten zouden moeten worden gebruikt om de klimaatverandering in de EU en in derde landen aan te pakken en om de kosten voor de administrerende lidstaat met betrekking tot deze richtlijn te dekken.

5. De verstrekking van informatie aan de Commissie op basis van deze richtlijn ontslaat de lidstaten niet van de verplichting tot kennisgeving uit hoofde van artikel 88, lid 3, van het Verdrag.

*Artikel 3 sexies***Toewijzing en verlening van emissierechten aan vliegtuigexploitanten**

1. Voor elke in artikel 3 *quater* bedoelde periode kan elke vliegtuigexploitant een aanvraag indienen voor een toewijzing van kosteloos toe te wijzen emissierechten. Een aanvraag kan worden ingediend door aan de bevoegde instantie in de administrerende lidstaat geverifieerde tonkilometergegevens over te leggen over de in bijlage I vermelde luchtvaartactiviteiten die door die vliegtuigexploitant zijn uitgevoerd in het jaar waarop de bewaking betrekking heeft. Voor de toepassing van dit artikel is het jaar waarop de bewaking betrekking heeft het kalenderjaar dat 24 maanden voor het begin van de periode waarop de veiling betrekking heeft, afloopt, overeenkomstig bijlage IV

en V, of voor de periode bedoeld in artikel 3 *quater*, lid 1, 2010. Aanvragen moeten ten minste 21 maanden voor het begin van de periode waarop de aanvraag betrekking heeft, worden ingediend, of uiterlijk op 30 maart 2011 voor de periode bedoeld in artikel 3 *quater*, lid 1.

2. Ten minste 18 maanden voor het begin van de periode waarop de aanvraag betrekking heeft, of uiterlijk op 30 juni 2011 voor de periode bedoeld in artikel 3 *quater*, lid 1, leggen de lidstaten de op grond van lid 1 ontvangen aanvragen voor aan de Commissie.

3. Ten minste 15 maanden voor het begin van iedere in artikel 3 *quater*, lid 2, bedoelde periode, of uiterlijk op 30 september 2011 voor de periode bedoeld in artikel 3 *quater*, lid 1, berekent de Commissie in een besluit:

- de totale hoeveelheid emissierechten die overeenkomstig artikel 3 *quater* voor die periode zal worden toegewezen;
- de hoeveelheid emissierechten die overeenkomstig artikel 3 *quinques* in die periode zal worden geveild;
- de hoeveelheid rechten in de bijzondere reserve voor vliegtuigexploitanten in die periode overeenkomstig artikel 3 *septies*, lid 1;
- de hoeveelheid voor die periode kosteloos toe te wijzen rechten, zijnde de totale hoeveelheid rechten waartoe onder a) is besloten, minus de hoeveelheid rechten onder b) en c); en
- de benchmark die zal worden gebruikt voor de kosteloze toewijzing van emissierechten aan vliegtuigexploitanten wier aanvragen overeenkomstig lid 2 zijn ingediend bij de Commissie.

De onder e) bedoelde benchmark, uitgedrukt als rechten per tonkilometer, wordt berekend door het aantal onder d) bedoelde emissierechten te delen door de som van de tonkilometergegevens in de overeenkomstig lid 2 bij de Commissie ingediende aanvragen.

4. Binnen 3 maanden na de datum waarop de Commissie een besluit krachtens lid 3 neemt, berekent en publiceert iedere administrerende lidstaat de volgende hoeveelheden:

- de totale hoeveelheid van emissierechten die voor de periode wordt toegewezen aan iedere vliegtuigexploitant van wie de aanvraag overeenkomstig lid 2 is ingediend bij de Commissie, berekend door de in de aanvraag opgenomen tonkilometergegevens te vermenigvuldigen met de in lid 3, onder e), bedoelde benchmark; en
- de hoeveelheid van emissierechten die voor elk jaar aan iedere vliegtuigexploitant wordt toegewezen; die wordt bepaald door diens onder a) berekende totale hoeveelheid emissierechten voor de betreffende periode te delen door het aantal jaren in de periode waarin die vliegtuigexploitant een in bijlage I vermelde luchtvaartactiviteit uitvoert.

5. Voor 28 februari 2012 en voor 28 februari van elk daaropvolgend jaar, verleent de bevoegde autoriteit van de administrerende lidstaat iedere vliegtuigexploitant het aantal emissierechten dat die vliegtuigexploitant krachtens dit artikel of artikel 3 *septies* bis voor dat jaar is toegewezen.

Artikel 3 *septies*

Bijzondere reserve voor bepaalde vliegtuigexploitanten

1. In elke in artikel 3 *quater*, lid 2, bedoelde periode, wordt 3 % van de totale toe te wijzen hoeveelheid rechten opzijgezet in een bijzondere reserve voor vliegtuigexploitanten:

- a) die een luchtvaartactiviteit in de zin van bijlage I aanvangen na het jaar waarvoor tonkilometergegevens zijn ingediend volgens artikel 3 *sexies*, lid 1, met betrekking tot een periode, bedoeld in artikel 3 *quater*, lid 2; of
- b) wier tonkilometergegevens gemiddeld met meer dan 18 % per jaar zijn gestegen tussen het jaar waarvoor tonkilometergegevens zijn ingediend overeenkomstig artikel 3 *quinquies*, lid 1, betreffende een periode, bedoeld in artikel 3 *quater*, lid 2, en het tweede kalenderjaar van die periode,

en waarvan de activiteit onder a), of bijkomende activiteit onder b), niet geheel of gedeeltelijk een voortzetting is van een eerder door een andere vliegtuigexploitant uitgevoerde luchtvaartactiviteit.

2. Een vliegtuigexploitant die volgens lid 1 in aanmerking komt, kan bij de bevoegde instantie van zijn administrerende lidstaat een verzoek voor een kosteloze toewijzing van rechten uit de bijzondere reserve indienen. Het verzoek moet worden gedaan voor 30 juni in het derde jaar van de in artikel 3 *quater*, lid 2, genoemde periode waarop het betrekking heeft.

3. Het in lid 2 bedoelde verzoek bevat:

- a) de geverifieerde tonkilometergegevens overeenkomstig bijlagen IV en V voor de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten, door die vliegtuigexploitant heeft uitgevoerd in het tweede kalenderjaar van de in artikel 3 *quater*, lid 2, genoemde periode waarop het verzoek betrekking heeft,
- b) bewijzen waaruit blijkt dat aan de in lid 1 bedoelde criteria is voldaan, en
- c) voor vliegtuigexploitanten in de zin van lid 1, onder b):
 - i) de procentuele stijging van het aantal door die vliegtuigexploitant gerealiseerde tonkilometers, tussen het jaar waarvoor overeenkomstig artikel 3 *sexies*, lid 1, tonkilometergegevens zijn ingediend betreffende een periode bedoeld in artikel 3 *quater*, lid 2, en het tweede kalenderjaar van die periode,
 - ii) de absolute groei van het aantal door die vliegtuigexploitant gerealiseerde tonkilometers, tussen het jaar

waarvoor overeenkomstig artikel 3 *sexies*, lid 1, tonkilometergegevens zijn ingediend betreffende een periode, bedoeld in artikel 3 *quater*, lid 2, en het tweede kalenderjaar van die periode; en

- iii) de absolute groei boven het in lid 1, onder b), genoemde percentage, van het aantal door die vliegtuigexploitant gerealiseerde tonkilometers, tussen het jaar waarvoor overeenkomstig artikel 3 *sexies*, lid 1, tonkilometergegevens zijn ingediend betreffende een periode, bedoeld in artikel 3 *quater*, lid 2, en het tweede kalenderjaar van die periode

4. Binnen zes maanden na het verstrijken van de termijn voor de indiening van het in lid 2 bedoelde verzoek leggen de lidstaten het verzoek voor aan de Commissie.

5. Binnen 12 maanden na het verstrijken van de termijn voor de indiening van het in lid 2 bedoelde verzoek besluit de Commissie welke benchmark dient te worden gebruikt voor de kosteloze toewijzing van rechten aan vliegtuigexploitanten wier verzoek overeenkomstig lid 4 aan haar is voorgelegd.

Met inachtneming van lid 6 wordt de benchmark berekend door het aantal rechten in de bijzondere reserve te delen door de som van:

- a) het aantal tonkilometers dat vermeld is in het verzoek dat overeenkomstig lid 3, onder a), en lid 4, aan de Commissie is voorgelegd, voor vliegtuigexploitanten als bedoeld in lid 1, onder a), en
- b) het aantal tonkilometers van de absolute groei boven het in lid 1, onder b), genoemde percentage, dat vermeld is in het verzoek dat overeenkomstig lid 3, onder c), iii), en lid 4, aan de Commissie is voorgelegd, voor vliegtuigexploitanten als bedoeld in lid 1, onder b).

6. De in lid 5 bedoelde benchmark mag er niet toe leiden dat de jaarlijkse toewijzing per tonkilometer hoger ligt dan de jaarlijkse toewijzing per tonkilometer aan onder artikel 3 *sexies*, lid 4, vallende vliegtuigexploitanten.

7. Binnen 3 maanden na de datum waarop de Commissie het in lid 5 bedoelde besluit neemt, berekent en publiceert de administrerende lidstaat de volgende hoeveelheden:

- a) de hoeveelheid rechten die uit de bijzondere reserve wordt toegewezen aan iedere vliegtuigexploitant wiens verzoek overeenkomstig lid 4 aan de Commissie is voorgelegd. Deze toewijzing wordt berekend door de volgens lid 5 bedoelde benchmark te vermenigvuldigen met,
- i) voor een onder lid 1, onder a), vallende vliegtuigexploitant, de tonkilometergegevens die vermeld zijn in het verzoek dat overeenkomstig lid 3, onder a), en lid 4, aan de Commissie is voorgelegd,

- ii) voor een onder lid 1, onder b), vallende vliegtuigexploitant, de absolute groei in tonkilometers boven het in lid 1, onder b), genoemde percentage, die vermeld zijn in het verzoek dat overeenkomstig lid 3, onder c), iii), en lid 4, aan de Commissie is voorgelegd, en

- b) de hoeveelheid rechten die aan iedere vliegtuigexploitant voor elk jaar is toegewezen, die wordt bepaald door het hem volgens a) aantal toegewezen rechten te delen door het aantal volledige kalenderjaren dat overblijft in de in artikel 3 *quater*, lid 2, bedoelde periode waarop het verzoek betrekking heeft.

8. Niet toegewezen rechten in de bijzondere reserve worden door de lidstaten geveld.

9. De Commissie kan gedetailleerde voorschriften opstellen voor de werking van de bijzondere reserve in het kader van dit artikel, onder meer voor de toetsing van de naleving van de in lid 1 bedoelde toekenningscriteria. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 23, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Artikel 3 octies

Plannen voor bewaking en rapportage

De administrerende lidstaat zorgt ervoor dat iedere vliegtuigexploitant bij de bevoegde instantie in die staat een bewakingsplan met maatregelen voor bewaking van en rapportage over emissies en tonkilometergegevens indient ter fine van het in artikel 3 *quinquies* bedoelde verzoek en dat het plan overeenkomstig de volgens artikel 14 aangenomen richtsnoeren door de bevoegde instantie wordt goedgekeurd.”;

- 5) de volgende titel en het volgende hoofdstuk worden ingevoegd:

„HOOFDSTUK III

Vaste installaties

Artikel 3 nonies

Toepassingsgebied

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op vergunningen voor broeikasgasemissies en het toewijzen en verlenen van emissierechten voor de in bijlage I genoemde niet-luchtvaartactiviteiten.”;

- 6) artikel 6, lid 2, punt e), wordt vervangen door:

„e) de verplichting binnen vier maanden na het einde van elk kalenderjaar een hoeveelheid emissierechten die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II in te leveren die

gelijk is aan de totale emissies van de installatie voor dat jaar, als geverifieerd overeenkomstig artikel 15”;

- 7) na artikel 11 wordt de volgende titel ingevoegd:

„HOOFDSTUK IV

Bepalingen voor luchtvaart en vaste installaties”;

- 8) in artikel 11 *bis* wordt het volgende lid ingevoegd:

„1 *bis*. Krachtens lid 3 van dit artikel bieden de lidstaten gedurende elke in artikel 3 *quater* bedoelde periode, elke vliegtuigexploitant de mogelijkheid om CER's en ERU's van projectactiviteiten te gebruiken. Gedurende de in artikel 3 *quater*, lid 1, bedoelde periode kan een vliegtuigexploitant CER's en ERU's gebruiken tot 15 % van het aantal emissierechten dat hij ingevolge artikel 12, lid 2 *bis*, moet inleveren.

Voor daaropvolgende periodes wordt het percentage vastgesteld in overeenstemming met de procedure voor het bepalen van de CER's en ERU's van projectactiviteiten, als onderdeel van de evaluatie van deze richtlijn en met inachtneming van de ontwikkeling van de internationale klimaatveranderingsregeling.

De Commissie publiceert dit percentage ten minste zes maanden voor het begin van elke in artikel 3 *quater* bedoelde periode.”;

- 9) in artikel 11 *ter*, lid 2, wordt het woord „installaties” vervangen door „activiteiten”;

- 10) artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 2 worden na „erkend voor” de woorden „de nakoming van de verplichtingen van een vliegtuigexploitant ingevolge lid 2 *bis* of” ingevoegd;

b) het volgende lid wordt ingevoegd:

„2 *bis*. De administrerende lidstaten dragen er zorg voor dat elke vliegtuigexploitant uiterlijk 30 april van elk jaar een hoeveelheid emissierechten inlevert die gelijk is aan de totale emissies, gedurende het voorgaande kalenderjaar, van in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor deze de vliegtuigexploitant is, als geverifieerd overeenkomstig artikel 15. De lidstaten dragen er zorg voor dat de overeenkomstig dit lid ingeleverde rechten vervolgens worden geannuleerd.”;

- c) lid 3 wordt vervangen door:

„3. De lidstaten dragen er zorg voor dat de exploitant van iedere installatie uiterlijk 30 april van ieder jaar een hoeveelheid emissierechten die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II, inlevert die gelijk is aan de totale emissies van die installatie gedurende het voorgaande kalenderjaar, als geverifieerd overeenkomstig artikel 15, en dat die rechten vervolgens worden geannuleerd.”;

11) in artikel 13, lid 3, wordt „artikel 12, lid 3” vervangen door „artikel 12, lid 2 bis of lid 3”;

12) artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) in de eerste zin van lid 1:

i) worden, na „gespecificeerde broeikasgassen” de woorden „en over tonkilometergegevens ten behoeve van een aanvraag op grond van artikel 3 *sexies* of *septies*” ingevoegd;

ii) worden de woorden „uiterlijk 30 september 2003” geschrapt; en

b) lid 3 wordt vervangen door:

„3. De lidstaten dragen er zorg voor dat iedere exploitant of vliegtuigexploitant over de emissies gedurende elk kalenderjaar van de installatie, of, vanaf 1 januari 2010, van het vliegtuig die/dat hij exploiteert na afloop van dat jaar overeenkomstig de richtsnoeren verslag uitbrengt aan de bevoegde autoriteit.”;

13) artikel 15 wordt vervangen door:

„Artikel 15

Verificatie

De lidstaten dragen er zorg voor dat de door de exploitanten of vliegtuigexploitanten overeenkomstig artikel 14, lid 3, ingediende verslagen worden geverifieerd volgens de in bijlage V vermelde criteria en de door de Commissie krachtens dit artikel vastgestelde gedetailleerde bepalingen en dat de bevoegde autoriteit daarvan in kennis wordt gesteld.

De lidstaten dragen er zorg voor dat exploitanten en vliegtuigexploitanten wiens verslag over de emissies tijdens het voorgaande jaar uiterlijk 31 maart van het lopende jaar niet is geverifieerd als bevredigend overeenkomstig de in bijlage V genoemde criteria en de door de Commissie krachtens dit artikel vastgestelde gedetailleerde bepalingen, geen emissierechten meer mag overdragen, totdat een verslag van die exploitant of vliegtuigexploitant als bevredigend is geverifieerd.

De Commissie kan volgens de in artikel 23, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure gedetailleerde bepalingen vaststellen voor de verificatie van de verslagen die vliegtuigexploitanten ingevolge artikel 14, lid 3, hebben ingediend, alsmede voor de aanvragen op grond van artikel 3 *sexies* en *septies*.”;

14) artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 worden de woorden „uiterlijk 31 december 2003” geschrapt;

b) de leden 2 en 3 worden vervangen door:

„2. De lidstaten dragen er zorg voor dat de namen worden bekendgemaakt van de exploitanten en vliegtuigexploitanten die zich niet houden aan de voorschriften van deze richtlijn inzake het inleveren van voldoende emissierechten.

3. De lidstaten dragen er zorg voor dat een boete wegens overmatige emissie wordt opgelegd aan elke exploitant of vliegtuigexploitant die uiterlijk 30 april van elk jaar niet voldoende emissierechten heeft ingeleverd ter dekking van zijn emissies in het voorgaande jaar. De boete wegens overmatige emissie bedraagt 100 EUR voor elke ton uitgestoten kooldioxide-equivalent waarvoor de exploitant geen emissierechten heeft ingeleverd. De betaling van de boete wegens overmatige emissie ontslaat de exploitant niet van de verplichting, bij de inlevering van emissierechten in verband met het volgende kalenderjaar een hoeveelheid emissierechten in te leveren die gelijk is aan die emissieoverschrijding.”;

c) de volgende leden worden toegevoegd:

„5. De administrerende lidstaat kan de Commissie verzoeken een exploitatieverbod op te leggen aan een vliegtuigexploitant die niet aan de eisen van deze richtlijn voldoet, indien zulks niet met andere dwangmaatregelen kon worden gewaarborgd.

6. Het verzoek van een administrerende lidstaat overeenkomstig lid 5 bevat:

a) het bewijs dat de vliegtuigexploitant zijn verplichtingen krachtens deze richtlijn niet is nagekomen,

b) gegevens over de stappen die die lidstaat heeft ondernomen om naleving af te dwingen,

c) de motivering voor het opleggen van een exploitatieverbod op communautair niveau, en

d) een aanbeveling voor de reikwijdte van een exploitatieverbod op communautair niveau en de toe te passen voorwaarden.

7. Het in lid 5 bedoelde verzoek wordt door de Commissie ter kennis gebracht van de andere lidstaten (via hun vertegenwoordigers in het in artikel 23, lid 1, bedoelde comité en volgens het reglement van orde van dat comité).

8. Voordat er op het verzoek een besluit wordt genomen, wordt er, indien passend en mogelijk, overleg gepleegd met de instanties die belast zijn met het regelgevend toezicht op de betrokken vliegtuigexploitant. Zo mogelijk houden de Commissie en de lidstaten gezamenlijk overleg.

9. Bij haar beslissing op het verzoek, deelt de Commissie aan de vliegtuigexploitant de essentiële feiten en overwegingen mee die aan het besluit ten grondslag liggen. De vliegtuigexploitant krijgt de gelegenheid om binnen 10 werkdagen na de mededeling schriftelijke opmerkingen aan de Commissie voor te leggen.

10. Op verzoek van een lidstaat kan de Commissie, volgens de in artikel 23, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure de betrokken vliegtuigexploitant een exploitatieverbod opleggen.

11. De overeenkomstig lid 10 getroffen maatregelen worden door de lidstaten op hun grondgebied gehandhaafd. Zij stellen de Commissie in kennis van de maatregelen genomen ter uitvoering van die besluiten.

12. Indien nodig worden de in dit artikel vermelde procedures nader geregeld. Deze regeling, die bedoeld is om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door deze aan te vullen, wordt volgens de in artikel 23, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing vastgesteld.”;

15) de volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 18 bis

De administrerende lidstaat

1. De administrerende lidstaat voor een vliegtuigexploitant is:

a) voor een vliegtuigexploitant met een geldige, door een lidstaat overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen verleende exploitatievergunning (*), de lidstaat die de exploitatievergunning met betrekking tot die vliegtuigexploitant heeft verleend; en

b) in alle andere gevallen, de lidstaat waaraan het grootste deel van de geschatte luchtvaartemissies van door die vliegtuigexploitant in het referentiejaar uitgevoerde vluchten kan worden toegeschreven.

2. Indien gedurende de eerste twee jaar van de in artikel 3 *quater* genoemde periode geen van de toegewezen luchtvaartemissies van vluchten door een onder lid 1, onder b), van dit artikel, vallende vliegtuigexploitant aan zijn administrerende lidstaat is toegewezen, wordt de vliegtuigexploitant voor de volgende periode naar een andere administrerende lidstaat overgeheveld. De nieuwe administrerende lidstaat is de lidstaat waaraan het grootste deel van de geschatte luchtvaartemissies van door die vliegtuigexploitant in de eerste twee jaar van de vorige periode uitgevoerde vluchten kan worden toegeschreven.

3. Op basis van de best beschikbare informatie, publiceert de Commissie:

- a) voor 1 februari 2009, een lijst van vliegtuigexploitanten die op of na 1 januari 2006 een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, met vermelding van de administrerende lidstaat voor elke vliegtuigexploitant overeenkomstig lid 1; en
- b) voor 1 februari van elk daaropvolgend jaar, een bijgewerkte lijst waaraan de vliegtuigexploitanten die later een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, zijn toegevoegd.

4. Voor de toepassing van lid 1 wordt onder „referentiejaar” verstaan: met betrekking tot een vliegtuigexploitant die na 1 januari 2006 zijn exploitatie in de Gemeenschap is begonnen, het eerste kalenderjaar van die exploitatie; in alle andere gevallen, het kalenderjaar dat is ingegaan op 1 januari 2006.

Artikel 18 ter

Bijstand van Eurocontrol

Voor de uitvoering van haar verplichtingen krachtens artikel 3 *quater*, lid 4, en artikel 18 bis, kan de Commissie Eurocontrol om bijstand verzoeken en kan zij daartoe met die organisatie de nodige overeenkomsten sluiten.

(*) PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.”;

16) artikel 19, lid 3, wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende wordt toegevoegd:

„..., alsmede bepalingen om rekening te houden met de opname van luchtvaartactiviteiten in de Gemeenschapsregeling.”;

b) de volgende nieuwe alinea wordt toegevoegd:

„Door de verordening inzake een gestandaardiseerd en beveiligd stelsel van registers wordt gewaarborgd dat de door vliegtuigexploitanten ingeleverde emissierechten, CER's en ERU's slechts naar de afboekingsrekeningen van de lidstaten voor de eerste verbintenisperiode van het Protocol van Kyoto worden overgedragen voor zover deze overeenstemmen met emissies die in de nationale totalen van de nationale inventarissen van de lidstaten voor die periode zijn opgenomen.”;

17) artikel 23, lid 3, wordt vervangen door:

„3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.”;

18) het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 25 bis

Maatregelen van derde landen om het effect van de luchtvaart op de klimaatverandering te verminderen

1. Indien een derde land maatregelen vaststelt om het klimaatveranderingseffect van vluchten die vanuit dat land vertrekken en in de Gemeenschap aankomen, te verminderen, bekijkt de Commissie na overleg met dat derde land en met de lidstaten in het comité, bedoeld in artikel 23, lid 1, welke mogelijkheden er zijn om in een optimale interactie tussen de Gemeenschapsregeling en de maatregelen van dat land te voorzien.

Indien nodig kan de Commissie wijzigingen aannemen om vluchten vanuit het betreffende derde land van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten uit te sluiten, of met het oog op andere wijzigingen van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten ingevolge overeenkomsten uit hoofde van de vierde alinea. Deze maatregelen, die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 23, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

De Commissie kan aan het Europees Parlement en de Raad andere wijzigingen van deze richtlijn voorstellen.

De Commissie kan ook, indien passend, overeenkomstig artikel 300, lid 1, van het Verdrag aanbevelingen aan de Raad doen om onderhandelingen te openen met het oog op het sluiten van een overeenkomst met het betrokken derde land.

2. De Gemeenschap en haar lidstaten blijven ijveren om een akkoord te bereiken over algemene maatregelen met het oog op het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart. In het licht van dat akkoord gaat de Commissie na of wijzigingen van deze richtlijn nodig zijn wat betreft de toepassing ervan op vliegtuigexploitanten.”;

19) artikel 28 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 3, punt b), wordt vervangen door:

„b) aan wie, in afwijking van artikel 6, lid 2, punt e), en artikel 12, lid 3, de verantwoordelijkheid wordt verleend een hoeveelheid emissierechten die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II in te leveren die gelijk is aan de totale emissies van de installaties in de pool; en”

b) lid 4 wordt vervangen door:

„4. In afwachting van artikel 16, leden 2, 3 en 4, zijn de sancties voor het schenden van het voorschrift om voldoende emissierechten die niet zijn verleend krachtens hoofdstuk II in te leveren ter dekking van de totale emissie van de installaties in de pool van toepassing op de trustee.”;

20) aan artikel 30 wordt het volgende lid toegevoegd:

„4. Uiterlijk op 1 juni 2015 evalueert de Commissie de werking van deze richtlijn wat betreft de in bijlage I vermelde luchtvaartactiviteiten, op basis van de bewaking van en de ervaring met de toepassing van deze richtlijn, en dient zij indien nodig voorstellen in. De Commissie besteedt in het bijzonder aandacht aan de volgende punten:

- a) de gevolgen en de effecten van deze richtlijn voor de algemene werking van de Gemeenschapsregeling;
- b) de werking van de markt van de emissierechten voor de luchtvaart, waarbij in het bijzonder alle mogelijke verstoringen van de markt worden behandeld;
- c) de milieueffectiviteit van de Gemeenschapsregeling en de mate waarin de totale hoeveelheid emissierechten die overeenkomstig artikel 3 *quater* aan vliegtuigexploitanten dient te worden toegewezen, verminderd moet worden in overeenstemming met de algemene emissiereductiedoelstellingen van de EU;
- d) de effecten van de Gemeenschapsregeling op de luchtvaartsector;
- e) het handhaven van de bijzondere reserve voor vliegtuigexploitanten, rekening houdend met de waarschijnlijke convergentie van de groeipercentages in de sector;
- f) de gevolgen van de Gemeenschapsregeling voor de structurele afhankelijkheid van het luchtvervoer van eilanden, niet aan zee grenzende en perifere gebieden van de Gemeenschap;
- g) de vraag of moet worden voorzien in een loketsysteem teneinde de handel in emissierechten tussen vliegtuigexploitanten en exploitanten van installaties te vergemakkelijken en er tegelijkertijd voor te zorgen dat transacties niet resulteren in de netto-overdracht van emissierechten van vliegtuigexploitanten naar exploitanten van installaties;
- h) de gevolgen van de in bijlage I bedoelde uitzonderingsdrempels in termen van de gecertificeerde maximumstartmassa en het aantal vluchten dat een vliegtuigexploitant jaarlijks uitvoert; en
- i) de gevolgen van de uitzondering voor bepaalde vluchten in het kader van de openbaredienstverplichting die uit hoofde van Verordening (EG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (*) op de Gemeenschapsregeling van toepassing is.

De Commissie brengt vervolgens verslag uit bij het Europees Parlement en de Raad.

(*) PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1791/2006 (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 1).”;

21) na artikel 30 wordt de volgende titel ingevoegd:

„HOOFDSTUK V

Slotbepalingen”;

22) de bijlagen I, IV en V worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op ... (*) aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de andere lidstaten daarvan in kennis.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

...

Voor de Raad

De voorzitter

...

(*) 18 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE

De bijlagen I, IV en V bij Richtlijn 2003/87/EG worden als volgt gewijzigd:

1) bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

„CATEGORIEËN ACTIVITEITEN WAAROP DEZE RICHTLIJN VAN TOEPASSING IS”;

b) in punt 2 wordt de volgende alinea ingevoegd vóór de tabel:

„Voor het jaar 2012 vallen alle vluchten die vertrekken van of aankomen op een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, onder de luchtvaartactiviteit.”;

c) de volgende categorie activiteiten wordt toegevoegd:

„Luchtvaart Vluchten die vertrekken vanaf of aankomen op een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is. Buiten deze activiteit vallen: a) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd voor het vervoer op een officiële dienstreis van een regerend vorst en zijn directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van de regering van een ander land dan een lidstaat, wanneer dit wordt bevestigd door een overeenkomstige statusindicator in het vluchtplan; b) militaire vluchten die worden uitgevoerd door militaire luchtvaartuigen en douane- en politievluchten; c) vluchten in verband met opsporing en redding, vluchten in het kader van brandbestrijding, humanitaire vluchten en medische noodvluchten waarvoor toestemming is verleend door de ter zake bevoegde autoriteit; d) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd volgens zichtvliegvoorschriften als bedoeld in bijlage 2 bij het Verdrag van Chicago; e) vluchten die eindigen op het luchthaven van waar het luchtvaartuig is opgestegen en tijdens welke geen tussenlanding is gemaakt; f) lesvluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel het behalen van een vliegbrevet, of van een bevoegdverklaring in het geval van cockpitpersoneel, wanneer dit wordt bevestigd door een overeenkomstige opmerking in het vluchtplan, met uitzondering van vluchten die dienen voor het vervoer van passagiers en/of lading en van veerdienstvluchten en positioneringsvluchten; g) vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel het controleren, testen of certificeren van luchtvaartuigen of van grond- of boordapparatuur; en h) vluchten die worden uitgevoerd door luchtvaartuigen met een gecertificeerde maximumstartmassa van minder dan 5 700 kg; i) vluchten, uitgevoerd in het kader van de openbaardienstverplichtingen die overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2408/92 worden opgelegd op routes in de ultraperifere gebieden zoals gedefinieerd in artikel 299, lid 2, van het Verdrag of op routes waar de aangeboden capaciteit 30 000 zitplaatsen per jaar niet overschrijdt; en j) andere vluchten dan die welke uitsluitend worden uitgevoerd voor het vervoer op een officiële dienstreis van een regerend vorst en zijn directe familie, staatshoofden, regeringsleiders en ministers van een regering van een EU-lidstaat, door commerciële luchtvervoersondernemingen die gedurende drie opeenvolgende periodes van vier maanden minder dan 243 vluchten per periode uitvoeren en die alleen voor dit punt onder deze activiteit vallen	Kooldioxide”
--	---------------------

2) bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:

a) na de titel van de bijlage worden de volgende woorden ingevoegd:

„DEEL A — BEWAKING VAN EN RAPPORTAGE OVER EMISSIES DOOR VASTE INSTALLATIES”;

b) het volgende deel B wordt toegevoegd:

„DEEL B — BEWAKING VAN EN RAPPORTAGE OVER EMISSIES DOOR LUCHTVAARTACTIVITEITEN

Bewaking van kooldioxide-emissies

De emissies moeten door middel van berekeningen worden bewaakt. De emissies worden met behulp van de volgende formule berekend:

Brandstofverbruik × emissiefactor

Het brandstofverbruik omvat tevens de brandstof die wordt verbruikt door het hulpaggregaat. Waar mogelijk wordt het daadwerkelijke brandstofverbruik voor elke vlucht gebruikt, dat met behulp van de volgende formule wordt berekend:

Hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het luchtvaartuig na het tanken voor de vlucht – hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks van het luchtvaartuig na het tanken voor de volgende vlucht + hoeveelheid getankte brandstof voor die volgende vlucht.

Als er geen gegevens beschikbaar zijn over het daadwerkelijke brandstofverbruik, wordt een gedifferentieerde standaardmethode gebruikt om op basis van de beste beschikbare informatie de gegevens over het brandstofverbruik te schatten.

Tenzij activiteitspecifieke emissiefactoren die door onafhankelijke, erkende laboratoria met behulp van aanvaarde analysemethoden zijn afgeleid, nauwkeuriger zijn, worden de standaardemissiefactoren van het IPCC gebruikt, die worden ontleend aan de IPCC-richtsnoeren voor nationale inventarissen van broeikasgassen van 2006 of latere herzieningen van deze richtsnoeren. De emissiefactor voor biomassa is nul.

Voor iedere vlucht en voor iedere brandstof wordt een aparte berekening gemaakt.

Rapportage over emissies

Elke vliegtuigexploitant dient de volgende informatie op te nemen in zijn verslag uit hoofde van artikel 14, lid 3:

A. Gegevens voor het identificeren van de vliegtuigexploitant, waaronder:

- naam van de vliegtuigexploitant;
- zijn administrerende lidstaat;
- zijn adres, inclusief postcode en land, en, indien afwijkend, diens contactadres in de administrerende lidstaat;
- de registratienummers van de luchtvaartuigen en de typen luchtvaartuigen die in de periode waarop het verslag betrekking heeft, zijn gebruikt voor de uitoefening van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is;
- het nummer en de afgevende instantie van het bewijs luchtvaartexploitant en de exploitatievergunning waaronder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is, zijn uitgeoefend;
- adres, telefoonnummer, faxnummer en e-mailadres van een contactpersoon; en
- naam van de eigenaar van het luchtvaartuig.

B. Voor ieder type brandstof waarvoor de emissies worden berekend:

- brandstofverbruik;
- emissiefactor;
- het totaal van de cumulatieve emissies van alle vluchten die zijn uitgevoerd gedurende de periode waarop het verslag betrekking heeft, en die vallen onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is;
- de cumulatieve emissies van:
 - alle vluchten die zijn uitgevoerd gedurende de periode waarop het verslag betrekking heeft, en die vallen onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is, en die zijn vertrokken van een luchtvaartterrein op het grondgebied van een lidstaat en zijn aangekomen op een luchtvaartterrein op het grondgebied van dezelfde lidstaat;
 - alle andere vluchten die zijn uitgevoerd gedurende de periode waarop het verslag betrekking heeft, en die vallen onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is;

- de cumulatieve emissies van alle vluchten die zijn uitgevoerd gedurende de periode waarop het verslag betrekking heeft, en die vallen onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is, en die:
 - zijn vertrokken vanuit elke lidstaat; en
 - zijn aangekomen in elke lidstaat vanuit een derde land;
- onzekerheid.

Bewaking van de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 sexies en artikel 3 septies

Voor het aanvragen van een toewijzing van emissierechten overeenkomstig artikel 3 sexies, lid 1, of artikel 3 septies, lid 2, wordt de omvang van de luchtvaartactiviteit in tonkilometers berekend met de volgende formule:

tonkilometers = afstand × vracht

waarbij:

„afstand”: de orthodromische afstand tussen het luchtvaartterrein van vertrek en het luchtvaartterrein van aankomst, plus een extra vaste component van 95 km; en

„vracht”: de totale massa aan vracht, post en passagiers die wordt vervoerd.

Voor het berekenen van de vracht:

- is het aantal passagiers het aantal personen aan boord exclusief bemanningsleden;
- mag een vliegtuigexploitant in zijn documentatie over massa en zwaartepunt voor de desbetreffende vluchten naar keuze de werkelijke of de standaardmassa's voor passagiers en geregistreerde bagage gebruiken, of een standaardwaarde van 110 kg voor iedere passagier, en diens geregistreerde bagage.

Rapportage over de tonkilometergegevens voor de toepassing van artikel 3 sexies en artikel 3 septies

Elke vliegtuigexploitant neemt de volgende informatie op in zijn aanvraag uit hoofde van artikel 3 sexies, lid 1, of artikel 3 septies, lid 2:

A. Gegevens voor het identificeren van de vliegtuigexploitant, waaronder:

- naam van de vliegtuigexploitant;
- zijn administrerende lidstaat;
- zijn adres, inclusief postcode en land, en, indien afwijkend, diens contactadres in de administrerende lidstaat;
- de registratienummers van de luchtvaartuigen en de typen luchtvaartuigen die in de periode waarop het verslag betrekking heeft, zijn gebruikt voor de uitoefening van de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is;
- het nummer en de afgevende instantie van het bewijs luchtvaartexploitant en de exploitatievergunning waaronder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de exploitant is, zijn uitgeoefend;
- adres, telefoonnummer, faxnummer en e-mailadres van een contactpersoon; en
- naam van de eigenaar van het luchtvaartuig.

B. Tonkilometergegevens:

- aantal vluchten per luchtvaartterreincombinatie;
- aantal passagierskilometers per luchtvaartterreincombinatie;
- aantal tonkilometers per luchtvaartterreincombinatie;
- gekozen methode voor de berekening van de massa van passagiers en geregistreerde bagage;
- totaal aantal tonkilometers voor alle vluchten die zijn uitgevoerd gedurende de periode waarop het verslag betrekking heeft, en die vallen onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten waarvoor hij de vliegtuigexploitant is.”;

3) bijlage V wordt als volgt gewijzigd:

a) na de titel van de bijlage worden de volgende woorden ingevoegd:

„DEEL A — VERIFICATIE VAN EMISSIES DOOR VASTE INSTALLATIES”;

b) het volgende deel B wordt toegevoegd:

„DEEL B — VERIFICATIE VAN EMISSIES DOOR LUCHTVAARTACTIVITEITEN

13. De algemene beginselen en de methode die in deze bijlage worden beschreven, zijn van toepassing op de verificatie van emissieverslagen over vluchten die vallen onder een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit.

Te dien einde:

- a) dient in punt 3, de verwijzing naar „exploitant” te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar een vliegtuigexploitant en dient in punt c) daarvan, de verwijzing naar „installatie” te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar het voor de uitoefening van de luchtvaartactiviteiten waarop het verslag betrekking heeft, gebruikte luchtvaartuig;
- b) dient in punt 5 de verwijzing naar „installatie” te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar de vliegtuigexploitant;
- c) dient in punt 6 de verwijzing naar „in de installatie verrichte activiteiten” te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar door de vliegtuigexploitant verrichte luchtvaartactiviteiten waarop het verslag betrekking heeft;
- d) dient in punt 7 de verwijzing naar „het terrein van de installatie” te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar de locaties die de vliegtuigexploitant heeft gebruikt voor de uitoefening van de luchtvaartactiviteiten waarop het verslag betrekking heeft;
- e) dient in de punten 8 en 9 de verwijzing naar „bronnen van emissies in de installatie” te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar het luchtvaartuig waarvoor de vliegtuigexploitant verantwoordelijk is; en
- f) dient in de punten 10 en 12 de verwijzing naar „exploitant” te worden gelezen alsof het een verwijzing betrof naar een vliegtuigexploitant.

Aanvullende bepalingen voor de verificatie van luchtvaartemissieverslagen

14. De verificateur moet zich er in het bijzonder van vergewissen dat:

- a) alle onder de in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteiten vallende vluchten in aanmerking zijn genomen. De verificateur zal in deze taak worden ondersteund door middel van gegevens over dienstregelingen en andere gegevens over het verkeer van de vliegtuigexploitant, waaronder door hem opgevraagde gegevens van Eurocontrol;
- b) de cumulatieve gegevens over het brandstofverbruik en de gegevens over de voor het luchtvaartuig dat de luchtvaartactiviteit verricht, aangekochte of anderszins verschaft brandstof, consistent zijn.

Aanvullende bepalingen voor de verificatie van voor de toepassing van artikel 3 *sexies* en artikel 3 *septies* overgelegde tonkilometergegevens.

- 15. De in deze bijlage beschreven algemene beginselen en methode voor de verificatie van verslagen uit hoofde van artikel 14, lid 3, vinden, indien van toepassing, overeenkomstige toepassing voor de verificatie van luchtvaart-tonkilometergegevens.
 - 16. De verificateur dient zich er in het bijzonder van te vergewissen dat alleen daadwerkelijk uitgevoerde en onder een in bijlage I genoemde luchtvaartactiviteit vallende vluchten waarvoor de vliegtuigexploitant verantwoordelijk is, in aanmerking zijn genomen in de aanvraag van die exploitant uit hoofde van artikel 3 *sexies*, lid 1, en artikel 3 *septies*, lid 2. De verificateur zal in deze taak worden ondersteund door middel van gegevens over het verkeer van de exploitant, waaronder door de exploitant opgevraagde gegevens van Eurocontrol. Bovendien dient de verificateur na te gaan of de door de vliegtuigexploitant gerapporteerde vracht overeenkomt met de door hem voor veiligheidsdoeleinden bijgehouden documenten over de vracht.”.
-

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

In december 2006 heeft de Commissie haar voorstel aangenomen voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap ⁽¹⁾. Dit voorstel is op 22 december 2006 aan de Raad toegezonden.

Het Europees Parlement heeft op 13 november 2007 zijn advies in eerste lezing uitgebracht.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 30 mei 2007 advies uitgebracht ⁽²⁾.

Het Comité van de Regio's heeft op 10 oktober 2007 advies uitgebracht ⁽³⁾.

De Raad heeft op 18 april 2008 zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld.

II. DOELSTELLING

Gelet op de toename van de emissies door de luchtvaart bestaat de voornaamste doelstelling van de voorgestelde richtlijn erin het aan de luchtvaart toe te schrijven effect op de klimaatverandering te verminderen, met name door luchtvaartactiviteiten op te nemen in de algemene Gemeenschapsregeling voor de handel in broeikasemissierechten.

Het voorstel heeft de vorm van een wijziging van Richtlijn 2003/87/EG (ETS-Richtlijn).

III. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

Algemeen

In het gemeenschappelijk standpunt is een aantal van de amendementen van het Europees Parlement in eerste lezing naar de letter, naar de geest of ten dele overgenomen. Deze verbeteren of verduidelijken de tekst van de voorgestelde richtlijn. Andere amendementen zijn evenwel niet in het gemeenschappelijk standpunt overgenomen omdat deze volgens de Raad onnodig en/of onuitvoerbaar zijn, onvoldoende gestaafd worden door de huidige wetenschappelijke kennis, of hogere en onevenredige administratieve uitvoeringskosten met zich meebrengen.

Het gemeenschappelijk standpunt bevat ook een aantal wijzigingen die niet in het advies in eerste lezing van het Europees Parlement voorkomen, aangezien in een aantal gevallen de bepalingen van het oorspronkelijke Commissievoorstel zijn aangevuld met nieuwe elementen of helemaal opnieuw zijn geformuleerd, en een aantal volledig nieuwe bepalingen is ingevoegd.

Voorts is er een aantal redactionele wijzigingen aangebracht die er enkel op zijn gericht de tekst te verduidelijken of de algemene samenhang van de richtlijn te waarborgen.

Specifiek

(1) Aanvangsdatum en toepassingsgebied van de regeling

De Raad is het eens met het Europees Parlement en heeft de door de Commissie voorgestelde tweefasenaanpak verworpen; de Raad heeft geopteerd voor **één enkele ingangsdatum voor alle vluchten** die in de regeling moeten worden opgenomen. Dit werd noodzakelijk geacht om ervoor te zorgen dat de regeling grotere milieueffecten sorteert met een minimum aan concurrentievervalsing. Anders dan voorgesteld door de Commissie en het Europees Parlement, die beide 2011 als aanvangsjaar wensten, heeft de Raad besloten dat het redelijk zou zijn de regeling met een jaar, te weten tot **2012**, uit te stellen omdat de aanneming van de regelgeving procedurele stappen met zich meebrengt, de regeling complex is en in een aantal uitvoeringsmaatregelen moet worden voorzien.

⁽¹⁾ Doc. 5154/07 — COM(2006) 818 def.

⁽²⁾ PB C 206 van 27.7.2007, blz. 47.

⁽³⁾ PB C 305 van 15.12.2007, blz. 15.

(2) *Toewijzing*

Evenals het Europees Parlement acht de Raad de toewijzing van emissierechten van cruciaal belang voor de werking van de regeling. In dit verband heeft de Raad het Commissievoorstel op een aantal punten gewijzigd, zodat de inhoud ervan beter overeenstemt met de geest van sommige amendementen van het EP, ook al zijn deze door de Raad niet letterlijk in de tekst van het gemeenschappelijk standpunt opgenomen.

Aldus heeft de Raad, net als het Commissievoorstel, het **plafond** van 100 % van de historische emissies gehandhaafd, maar heeft hij er ook op gewezen dat dit in de toekomst kan worden verlaagd in het kader van de evaluatie van de werking van de richtlijn met betrekking tot luchtvaartactiviteiten, die uiterlijk in 2015 moet plaatsvinden (artikel 30, lid 4).

De Raad was het eens met de keuze van de Commissie voor een **toewijzingsmechanisme** waarbij een percentage van de emissierechten aan de hand van een eenvoudige benchmark kosteloos wordt toegewezen en een percentage door middel van veilingen.

De Raad heeft **de benchmark** niettemin enigszins **aangepast** door wijzigingen aan te brengen met betrekking tot de vracht (door de Raad verhoogd tot 110 kg per passagier en zijn geregistreerde bagage) en de afstand (toevoeging van 95 km aan de orthodromische afstand), aan de hand waarvan de luchtvaartactiviteit (*tonkilometer*) van elke vliegtuigexploitant wordt berekend.

Wat het **aandeel van de te veilen rechten** betreft, heeft de Raad het voorstel van de Commissie verworpen om een percentage te hanteren dat overeenstemt met het gemiddelde percentage dat wordt voorgesteld door de lidstaten die veilingen in hun nationale toewijzingsplannen zouden opnemen, en heeft hij gekozen voor een **vast percentage van 10 %**. De Raad heeft bovendien uitdrukkelijk in de mogelijkheid voorzien om dat percentage te verhogen in het kader van de algemene evaluatie van de ETS-Richtlijn. Hoewel amendement 74 van het EP niet in het gemeenschappelijk standpunt is opgenomen, wordt aldus in feite toch de algemene strekking van dat amendement overgenomen, aangezien wordt erkend dat het wenselijk is in een (geleidelijke) toename van de geveilde rechten te voorzien. De Raad heeft het verkieslijk geacht te opteren voor een lager aanvangspercentage van te veilen rechten, gekoppeld aan de mogelijkheid van toekomstige verhogingen; volgens de Raad is dit een voorzichtiger aanpak, die er enerzijds voor zorgt dat de luchtvaartsector niet wezenlijk anders wordt behandeld dan de andere sectoren waarop het ETS van toepassing is en anderzijds voorziet in een betere aanpassing aan de algemene werking van de Gemeenschapsregeling.

Wat de **bestemming van de opbrengsten van de veilingen** betreft, verschilt het standpunt van de Raad enigszins van dat van de Commissie en het Europees Parlement. Volgens de huidige formulering van artikel 3 *quinquies*, lid 4, beslissen de lidstaten over de bestemming van deze opbrengsten. Niettemin is in artikel 3 *quinquies*, lid 4, bepaald dat deze opbrengsten moeten worden gebruikt om de effecten van de klimaatverandering zowel in de EU als in derde landen aan te pakken en de administratieve kosten voor de toepassing van de regeling te dekken. Deze wijziging strekt ertoe te waarborgen dat de dwingende constitutionele en/of begrotingsbeginselen in de nationale rechtsorde van een aantal lidstaten in acht worden genomen.

Een van de belangrijkste nieuwe elementen die de Raad heeft toegevoegd aan het Commissievoorstel betreft het aanleggen van een **bijzondere reserve voor nieuwe of snelgroeiende vliegtuigexploitanten** (te weten exploitanten die een jaarlijks groeipercentage van 18 % kunnen aantonen in de jaren die volgen op het referentiejaar voor de toewijzing van de emissierechten). Krachtens artikel 3 *septies* zou een vast percentage (3 %) van de emissierechten opzij worden gezet om op basis van een benchmarksysteem, vergelijkbaar met het systeem voor de oorspronkelijke toewijzing, onder in de aanmerking komende vliegtuigexploitanten te worden verdeeld. De invoering van deze bepaling zou ervoor zorgen dat nieuwe vliegtuigexploitanten en vliegtuigexploitanten uit lidstaten met oorspronkelijk zeer lage (maar thans groeiende) mobiliteitspercentages niet door de regeling worden benadeeld. De Raad heeft mogelijke marktverstoringen gecompenseerd door te bepalen dat de verdeling van emissierechten in het kader van de bijzondere reserve eenmalig is, alsook dat de daaruit voortvloeiende jaarlijkse toewijzing per tonkilometer aan de in aanmerking komende vliegtuigexploitanten niet groter mag zijn dan de jaarlijkse toewijzing per tonkilometer aan vliegtuigexploitanten in het kader van de hoofdtoewijzing (artikel 3 *septies*, lid 6). Hiermee gaat de Raad eigenlijk in dezelfde richting als de amendementen 22, 28 en 33 van het EP. Niettemin zou de werking van de bijzondere reserve, zoals die is vastgesteld in het gemeenschappelijk standpunt, lagere administratieve kosten met zich meebrengen en de markt niet al te zeer verstoren.

(3) Uitzonderingen

De Raad heeft voorts een aantal uitzonderingen op de regeling **verfijnd**, rekening houdend met de overeenkomstige amendementen (51, 52, 53, 70 en 79) van het EP. Zo heeft de Raad ervoor gekozen de vluchten van staatshoofden van lidstaten van de EU niet van de regeling uit te sluiten, maar te voorzien in uitzonderingen voor vluchten in verband met opsporing en redding, vluchten in het kader van brandbestrijding, humanitaire vluchten en medische noodvluchten. Vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd met als doel het controleren, testen of certificeren van luchtvaartuigen of van grond- of boordapparatuur, worden ook van de regeling uitgesloten.

Het gemeenschappelijk standpunt bevat nog een uitzondering op de regeling, namelijk een **de minimis-clausule** die de uitsluiting tot gevolg heeft van vluchten door commerciële luchtvervoersondernemingen die gedurende drie opeenvolgende periodes van vier maanden minder dan 243 vluchten per periode uitvoeren. De Raad heeft deze uitzondering gekoppeld aan een overeenkomstige definitie van „commerciële luchtvervoersonderneming” en een overweging om ervoor te zorgen dat exploitanten met zeer weinig vluchten, waaronder veel exploitanten uit ontwikkelingslanden, niet met onevenredige administratieve lasten geconfronteerd worden. Aldus wordt aan de ontwikkelingslanden een krachtig politiek signaal gegeven en worden tegelijkertijd de bureaucratie en de algemene administratieve lasten die het beheer van de regeling met zich meebrengt, verminderd. Er wordt rekening gehouden met eventuele negatieve gevolgen voor de markt door te kiezen voor een neutraal, op werkelijke activiteiten gebaseerd uitsluitingscriterium.

De Raad heeft, evenals het Europees Parlement, tevens rekening gehouden met de **bijzondere behoeften van de ultraperifere gebieden en het bijzondere statuut van vluchten die worden uitgevoerd in het kader van openbardienstverplichtingen**. Het gemeenschappelijk standpunt voorziet erin dat vluchten die worden uitgevoerd in het kader van openbardienstverplichtingen op routes binnen de ultraperifere gebieden of op routes waar de aangeboden capaciteit 30.000 zitplaatsen per jaar niet overschrijdt, van de regeling worden uitgesloten en bevat tevens de overeenkomstige overweging. In dit opzicht gaat het dan ook verder dan amendement 78 van het EP.

(4) Overige vraagstukken

Er wordt een nieuw artikel 3 octies ingevoegd, op grond waarvan aan de lidstaten de bijkomende verplichting wordt opgelegd ervoor te zorgen dat vliegtuigexploitanten aan de terzake bevoegde instantie **plannen voor bewaking en rapportage** voorleggen met maatregelen voor de bewaking van en rapportage over emissies en tonkilometergegevens, een en ander met het oog op een verzoek om toewijzing van emissierechten.

Aan artikel 16 van de ETS-Richtlijn, dat betrekking heeft op **sancties**, is een aantal leden toegevoegd, waarin wordt bepaald dat een administrerende lidstaat de mogelijkheid heeft de Commissie te verzoeken om aan vliegtuigexploitanten die niet aan de eisen van de richtlijn voldoen, een exploitatieverbod op communautair niveau op te leggen. Hoewel de oplegging van een exploitatieverbod beschouwd wordt als een sanctiemaatregel in laatste instantie, werd de opnemng van deze bepaling noodzakelijk geacht om te garanderen dat de vliegtuigexploitanten de regeling volledig naleven, hetgeen voor de Raad van cruciaal belang is.

Voorts heeft de Raad het Commissievoorstel gewijzigd wat betreft de **omzetting van emissierechten en het latere gebruik ervan ter nakoming van internationale verplichtingen**; de Raad heeft geopteerd voor een halfopen regeling en heeft de bepaling uit het Commissievoorstel geschrapt die vliegtuigexploitanten de mogelijkheid zou hebben geboden hun emissierechten om te zetten in emissierechten die door andere exploitanten kunnen worden gebruikt. Ter erkenning van het feit dat de nationale (en niet de internationale) luchtvaart een onderdeel vormt van de verbintenissen van de lidstaten voor de eerste verbintenisperiode van het Protocol van Kyoto, is een nieuwe alinea toegevoegd aan het huidige artikel 19 van de ETS-Richtlijn, waarin is bepaald dat de verordening inzake registers moet waarborgen dat de emissierechten, de gecertificeerde emissiereducties en de emissiereductie-eenheden slechts naar de afboekingsrekeningen van de lidstaten voor de eerste verbintenisperiode van het Protocol van Kyoto worden overgedragen voor zover deze overeenstemmen met emissies die in de nationale totalen van de nationale inventarissen van de lidstaten voor die periode zijn opgenomen.

De Raad heeft ook belangrijke wijzigingen aangebracht aan artikel 25 *bis*, dat er nu op is gericht de verschillende institutionele procedures te verduidelijken waarover de Commissie beschikt om de richtlijn na overleg of de sluiting van nieuwe overeenkomsten met **derde landen** aan te passen of te wijzigen. Het belang van een alomvattende oplossing voor de kwestie van het verminderen van de emissies door luchtvaartactiviteiten en de noodzaak van optimale interactie tussen de Gemeenschapsregeling en equivalente regelingen van derde landen worden benadrukt. Hoewel de Raad ervoor heeft gekozen het desbetreffende amendement van het EP (amendement 49) niet letterlijk over te nemen, weerspiegelt het gemeenschappelijk standpunt naar de geest grotendeels de grondgedachte van dat amendement.

Ten slotte zijn aan de huidige **evaluatieclausule** van de ETS-richtlijn (artikel 30) een aantal punten toegevoegd die moeten dienen als checklist voor de evaluatie van de werking van de richtlijn met betrekking tot luchtvaartactiviteiten en voor de aanpak van problemen die zouden kunnen voortvloeien uit het opnemen van deze activiteiten in het algemene ETS.

IV. CONCLUSIE

De Raad is van oordeel dat het gemeenschappelijk standpunt een evenwichtig pakket maatregelen vormt dat kan bijdragen tot de vermindering van emissies door de luchtvaart op een manier die overeenstemt met het beleid en de doelstellingen van de EU, zoals die ook worden vermeld in het UNFCCC, terwijl er ook voor wordt gezorgd dat de regeling wordt toegepast op alle vliegtuigexploitanten, zonder onderscheid naar nationaliteit, zodat het opnemen van luchtvaartactiviteiten in het communautaire ETS niet tot concurrentievervalsingen zou mogen leiden.

De Raad zal met het Europees Parlement graag een opbouwend debat aangaan met het oog op een spoedige aanneming van de richtlijn.
