

Europeiska unionens officiella tidning

C 122 E

femtioförsta årgången

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

20 maj 2008

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

III *Förberedande rättsakter*

RÅDET

2008/C 122 E/01	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 11/2008 av den 28 februari 2008, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om vissa aspekter på medling i privaträttsliga tvister	1
2008/C 122 E/02	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 12/2008 av den 3 mars 2008, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet) ⁽¹⁾	10
2008/C 122 E/03	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 13/2008 av den 18 april 2008, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen	19

SV

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

III

(Förberedande rättsakter)

RÅDET

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 11/2008

antagen av rådet den 28 februari 2008

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/.../EG av den ... om vissa aspekter på medling i privaträttsliga tvister

(2008/C 122 E/01)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 61 c och artikel 67.5 andra strecksatsen,

med beaktande av kommissionens förslag,

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

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Gemenskapen har satt som mål att bevara och utveckla ett område med frihet, säkerhet och rättvisa, där den fria rörligheten för personer garanteras. För att kunna uppnå detta mål måste gemenskapen bland annat anta åtgärder på området civilrättsligt samarbete som är nödvändiga för att den inre marknaden ska kunna fungera väl.
- (2) Principen om tillgång till rättslig prövning är mycket viktig, och för att främja tillgången till rättslig prövning uppmanade Europeiska rådet vid sitt möte i Tammerfors den 15–16 oktober 1999 medlemsstaterna att skapa alternativa utomrättsliga förfaranden.
- (3) I maj 2000 antog rådet slutsatser om alternativa tvistlösningsmetoder inom civil- och handelsrätt i vilka det konstateras att fastställandet av grundläggande principer på detta område är ett viktigt steg mot att möjliggöra

lämplig utveckling av och väl fungerande utomrättsliga förfaranden för tvistlösning i ärenden av civil och kommersiell natur, vilket skulle förenkla och förbättra tillgången till rättslig prövning.

- (4) I april 2002 lade kommissionen fram en grönbok om alternativa system för tvistlösning inom civil- och handelsrätt med en bedömning av den rådande situationen när det gäller alternativa tvistlösningsmetoder i Europeiska unionen och inledde ett omfattande samråd med medlemsstaterna och berörda parter om möjliga sätt att främja användningen av medling.

- (5) Målet att garantera bättre tillgång till rättslig prövning, som är ett led i Europeiska unionens politik för att upprätta ett område med frihet, säkerhet och rättvisa, bör omfatta tillgång till tvistlösning både i och utanför domstol. Detta direktiv bör bidra till att den inre marknaden fungerar väl, i synnerhet när det gäller medlings-tjänsternas tillgänglighet.

- (6) Medling kan vara ett kostnadseffektivt och snabbt sätt att lösa civilrättsliga tvister utanför domstol med hjälp av förfaranden som är anpassade efter parternas behov. Chansen är större att överenskommelser som är resultatet av medling respekteras frivilligt och att en vänskaplig och varaktig relation mellan parterna kan bibehållas. Dessa fördelar framstår ännu klarare i tvister av gränsöverskridande karaktär.

- (7) För att ytterligare främja användningen av medling och för att se till att parter som tillgriper medling har ett förutsebart regelverk att falla tillbaka på är det nödvändigt att införa ramlagstiftning som särskilt avser viktiga aspekter på civilrättsliga förfaranden.

⁽¹⁾ EUT C 286, 17.11.2005, s. 1.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 29 mars 2007 (EUT C 27 E, 31.1.2008, s. 129) och rådets gemensamma ståndpunkt av den 28 februari 2008 och Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT).

- (8) Bestämmelserna i detta direktiv bör enbart tillämpas på medling i gränsöverskridande tvister, men ingenting bör hindra medlemsstaterna från att tillämpa sådana bestämmelser även på interna medlingsförfaranden.
- (9) Detta direktiv bör inte på något sätt hindra att modern kommunikationsteknik används vid medlingsförfarandet.
- (10) Detta direktiv bör tillämpas på förfaranden genom vilka två eller flera parter i en gränsöverskridande tvist på egen hand och på frivillig väg försöker göra upp tvisten i godo med hjälp av en medlare. Direktivet bör tillämpas i privaträttsliga tvister. Det bör dock inte tillämpas på rättigheter och skyldigheter som parterna enligt berörd tillämplig lag inte får besluta om själva. Sådana rättigheter och skyldigheter är särskilt vanligt förekommande inom familje- och arbetsrätten.
- (11) Detta direktiv bör inte tillämpas på förhandlingar före ingåendet av avtal eller förfaranden av dömande art såsom viss förlikningsverksamhet vid domstol, förfaranden för konsumentklagomål, skiljeförfaranden, expertbedömningar eller förfaranden som hanteras av personer eller organ som utfärdar en formell rekommendation om lösningen av tvisten, oavsett om dessa är juridiskt bindande eller inte.
- (12) Detta direktiv bör tillämpas på fall då en domstol hänvisar parterna till medling eller då nationell lag föreskriver medling. Om en domare enligt den nationella lagstiftningen får agera som medlare bör detta direktiv dessutom tillämpas på medling som genomförs av en domare som inte har ansvar för handläggningen av tvisten eller tvisterna i domstol. Däremot bör detta direktiv inte omfatta de försök att lösa en tvist som under handläggningen i domstol av tvisten i fråga görs av den eller de domare som har tilldelats målet, eller de fall då den domstolen eller domaren begär bistånd eller råd från en kompetent person.
- (13) Den medling som föreskrivs i detta direktiv bör vara frivillig i den meningen att parterna själva ansvarar för förfarandet och får organisera det som de vill och avsluta det när som helst. Domstolarna bör dock i enlighet med nationell lagstiftning kunna ange tidsgränser för ett medlingsförfarande. Dessutom bör domstolarna ha möjlighet att när så är lämpligt fästa parternas uppmärksamhet på medlingsalternativet.
- (14) Ingenting i detta direktiv bör påverka tillämpningen av nationell lagstiftning som gör medling obligatorisk eller som innebär att medling är förenad med fördelar eller sanktioner, förutsatt att sådan lagstiftning inte inkräktar på parternas rätt till domstolsprövning. Inte heller bör någonting i detta direktiv påverka tillämpningen av befintliga självreglerande medlingsstrukturer i den mån som man inom dessa behandlar aspekter som inte omfattas av direktivet.
- (15) För att säkerställa rättslig säkerhet bör detta direktiv ange vilket datum som bör gälla för fastställande av huruvida en tvist som parterna försöker lösa genom medling är en gränsöverskridande tvist eller inte. I avsaknad av en skriftlig överenskommelse ska parterna anses ha enats om att använda medling vid den tidpunkt då de vidtar särskilda åtgärder för att inleda medlingsförfarandet.
- (16) För att garantera det nödvändiga ömsesidiga förtroendet i fråga om medlingens konfidentiella karaktär, inverkan på talefrister och preskriptionstider samt erkännande och verkställighet av överenskommelser som uppnåts genom medling bör medlemsstaterna med de medel de anser lämpliga uppmuntra utbildning av medlare och införandet av effektiva mekanismer för att kontrollera kvaliteten på medlingstjänster som tillhandahålls.
- (17) Medlemsstaterna bör fastställa sådana mekanismer, vilka får omfatta marknadsbaserade lösningar, och bör inte vara skyldiga att erbjuda finansiering i detta avseende. Mekanismerna bör syfta till att bevara medlingens flexibilitet och parternas autonomi och säkerställa att medlingen är effektiv, opartisk och kompetent. Medlarna bör göras medvetna om förekomsten av den europeiska uppförandekoden för medlare, vilken även bör göras tillgänglig för allmänheten via Internet.
- (18) På konsumentskyddets område har kommissionen antagit en rekommendation ⁽¹⁾ i vilken det fastställs minimikriterier för kvalitet som ska tillämpas av extrajudiciella organ som deltar i reglering av konsumenttvister som görs upp i godo. Alla medlare eller organisationer som omfattas av rekommendationen bör uppmuntras att iaktta dessa principer. För att underlätta att information om sådana organ sprids bör kommissionen inrätta en databas över extrajudiciella system som medlemsstaterna anser iakttar principerna i den rekommendationen.
- (19) Medling bör inte ses som ett sämre alternativ till rättsliga förfaranden i den meningen att efterlevnaden av medlingsöverenskommelser är beroende av parternas goda vilja. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att parterna i en skriftlig medlingsöverenskommelse kan få innehålllet i överenskommelsen verkställbart. En medlemsstat bör kunna vägra att göra en överenskommelse
- ⁽¹⁾ Kommissionens rekommendation 2001/310/EG av den 4 april 2001 om principer som ska tillämpas på extrajudiciella organ som deltar i reglering av konsumenttvister som görs upp i godo (EGT L 109, 19.4.2001, s. 56).

verkställbar endast om innehållet strider mot dess lagstiftning, inklusive dess internationella privaträtt, eller om dess lagstiftning inte möjliggör verkställighet av innehållet i överenskommelsen. Så kan vara fallet om den skyldighet som fastställs i överenskommelsen på grund av sin natur inte är verkställbar.

- (20) Det innehåll i en medlingsöverenskommelse som gjorts verkställbart i en medlemsstat bör erkännas och förklaras verkställbart i de övriga medlemsstaterna i överensstämmelse med tillämplig gemenskapslagstiftning eller nationell lagstiftning. Detta kan till exempel grunda sig på rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttsens område ⁽¹⁾ eller rådets förordning (EG) nr 2201/2003 av den 27 november 2003 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar i äktenskapsmål och mål om föräldraansvar ⁽²⁾.
- (21) I förordning (EG) nr 2201/2003 föreskrivs det uttryckligen att en överenskommelse mellan parterna måste vara verkställbar i den medlemsstat där den ingicks för att den ska kunna vara verkställbar i en annan medlemsstat. Om innehållet i en medlingsöverenskommelse i ett familjerättsligt ärende inte är verkställbart i den medlemsstat där den ingicks och där begäran om verkställbarhet har gjorts, bör detta direktiv därför inte uppmuntra parterna till att kringgå lagen i den medlemsstaten genom att göra överenskommelsen verkställbar i en annan medlemsstat.
- (22) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas regler om verkställighet av medlingsöverenskommelser.
- (23) Medlingsförfarandets konfidentiella karaktär är viktig, och detta direktiv bör därför föreskriva en miniminivå av överensstämmelse mellan civilprocessuella regler när det gäller hur medlingens konfidentiella karaktär ska skyddas under ett eventuellt påföljande domstols- eller skiljeförfarande rörande en privaträttslig tvist.
- (24) För att uppmuntra parterna att använda medling bör medlemsstaterna säkerställa att deras regler för talefrister och preskriptionstider inte hindrar parterna från att ta upp fallet i domstol eller i ett skiljeförfarande om deras medlingsförsök misslyckas. Medlemsstaterna bör se till att detta resultat uppnås trots att direktivet inte harmoniserar nationella bestämmelser om talefrister och preskriptionstider. Bestämmelser om talefrister och preskriptionstider i internationella avtal såsom de

genomförts i medlemsstaterna, till exempel inom transporträtten, bör inte påverkas av detta direktiv.

- (25) Medlemsstaterna bör uppmuntra att det lämnas information till allmänheten om hur man kontaktar medlare och organisationer som erbjuder medlingstjänster. De bör också uppmäna praktiserande jurister att informera sina klienter om medlingsmöjligheten.
- (26) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽³⁾ uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan det här direktivet och införlivande-åtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (27) Detta direktiv syftar till att främja de grundläggande rättigheterna och tar hänsyn till de principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.
- (28) Eftersom målet för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går direktivet inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (29) I enlighet med artikel 3 i protokollet om Förenade kungarikets och Irlands ställning, som är fogat till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, har Förenade kungariket och Irland meddelat att de önskar delta i antagandet och tillämpningen av detta direktiv.
- (30) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i protokollet om Danmarks ställning, som är fogat till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, deltar Danmark inte i antagandet av detta direktiv som inte är bindande för eller tillämpligt i Danmark.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Syftet med detta direktiv är att underlätta tillgången till alternativ tvistlösning och att främja uppgörelser i godo genom att uppmuntra användningen av medling och genom att säkra ett väl avvägt samspel mellan medling och domstolsförfaranden.

⁽³⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

⁽¹⁾ EGT L 12, 16.1.2001, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ EUT L 338, 23.12.2003, s. 1. Förordningen ändrad genom förordning (EG) nr 2116/2004 (EUT L 367, 14.12.2004, s. 1).

2. Detta direktiv ska tillämpas på gränsöverskridande tvister på privaträttens område med undantag för sådana rättigheter och skyldigheter som parterna inte förfogar över enligt relevant tillämplig lagstiftning. Det omfattar särskilt inte skattefrågor, tullfrågor och förvaltningsrättsliga frågor eller statens ansvar för handlingar eller underlåtenhet vid utövandet av offentliga maktbefogenheter ("*acta jure imperii*").

3. I detta direktiv avses med termen *medlemsstat* samtliga medlemsstater utom Danmark.

Artikel 2

Gränsöverskridande tvister

1. I detta direktiv avses med gränsöverskridande tvist en tvist vid vilken minst en av parterna har sin hemvist eller vanliga vistelseort i en annan medlemsstat än den som en annan part har den dag då

- a) parterna enas om att använda medling efter det att en tvist har uppstått,
- b) medling beslutas av domstol,
- c) en skyldighet att använda medling uppkommer enligt nationell lagstiftning, eller
- d) en uppmaning enligt artikel 5 riktas till parterna.

2. Utöver vad som sägs i punkt 1 ska, vid tillämpningen av artiklarna 7 och 8, en gränsöverskridande tvist anses föreligga när domstolsförfaranden eller skiljeförfaranden efter medling mellan parterna inleds i en annan medlemsstat än den där parterna hade sin hemvist eller vanliga vistelseort den dag som avses i punkt 1 a, 1 b eller 1 c.

3. Vid tillämpning av punkterna 1 och 2 ska hemvist fastställas i enlighet med artiklarna 59 och 60 i förordning (EG) nr 44/2001.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- a) *medling*: ett strukturerat förfarande, oavsett beteckning, genom vilket två eller flera parter i en tvist på egen hand frivilligt försöker nå en överenskommelse om lösning av tvisten med hjälp av en medlare. Förfarandet kan inledas av parterna, eller föreslås eller beslutas av domstol eller föreskrivas enligt en medlemsstats lagstiftning.

Det omfattar sådan medling som utförs av en domare som inte ansvarar för handläggningen i domstol av tvisten i fråga. Det omfattar inte de försök att lösa en tvist som under hand-

läggningen i domstol av tvisten i fråga görs av den eller de domare som har tilldelats målet.

- b) *medlare*: varje tredje man som ombeds utföra medlingen på ett effektivt, opartiskt och kompetent sätt, oavsett den tredje mannens benämning eller yrke i den berörda medlemsstaten och oavsett på vilket sätt den tredje mannen har utsetts eller ombetts att utföra medlingen.

Artikel 4

Kvalitetssäkring av medling

1. Medlemsstaterna ska på ett sätt de finner lämpligt uppmuntra medlare och organisationer som erbjuder medlingstjänster att utarbeta och ansluta sig till frivilliga uppförandekoder och andra effektiva mekanismer för kvalitetskontroll av medlingstjänster.

2. Medlemsstaterna ska uppmuntra till grundutbildning och fortbildning av medlare för att säkerställa att medlingen utförs på ett effektivt, opartiskt och kompetent sätt i förhållande till parterna.

Artikel 5

Användning av medling

1. En domstol där talan har väckts får, om så är lämpligt och med beaktande av alla omständigheter i fallet, uppmana parterna att använda medling för att lösa tvisten. Domstolen får även uppmana parterna att delta i ett informationsmöte om användning av medling, om sådana möten anordnas och är lättillgängliga.

2. Detta direktiv påverkar inte tillämpningen av nationell lagstiftning enligt vilken medling är obligatorisk eller förenad med fördelar eller sanktioner, oavsett om detta gäller före eller efter det att ett domstolsförfarande har inletts, under förutsättning att sådan lagstiftning inte hindrar parterna från att utöva sin rätt till domstolsprövning.

Artikel 6

Verkställighet av medlingsöverenskommelser

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det är möjligt för parterna, eller för en av dem med de andras uttryckliga medgivande, att begära att innehållet i en skriftlig medlingsöverenskommelse görs verkställbart. Innehållet i en sådan överenskommelse ska göras verkställbart om inte överenskommelsens innehåll, i det aktuella fallet, strider mot lagstiftningen i den medlemsstat där begäran görs eller den medlemsstatens lagstiftning inte möjliggör verkställighet.

2. Innehållet i överenskommelsen får göras verkställbart av en domstol eller annan behörig myndighet genom en dom eller ett beslut eller en officiell handling i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där begäran görs.

3. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om vilka domstolar eller andra myndigheter som är behöriga att ta emot en begäran enligt punkterna 1 och 2.

4. Ingenting i denna artikel ska påverka de regler som är tillämpliga på erkännandet och verkställigheten i en annan medlemsstat av en överenskommelse som har gjorts verkställbar i enlighet med punkt 1.

Artikel 7

Medlingens konfidentiella karaktär

1. Med tanke på att medlingen är avsedd att genomföras på sådant sätt att den konfidentiella karaktären respekteras ska medlemsstaterna säkerställa att, om inte parterna kommer överens om något annat, varken medlarna eller de som är involverade i hanteringen av medlingsprocessen åläggs att i domstolsförfaranden rörande privaträttsliga frågor eller skiljedomsförfaranden lämna vittnesmål om information som framkommer till följd av eller i samband med ett medlingsförfarande, utom

- a) när detta är nödvändigt av tvingande hänsyn till allmänintresset i den berörda medlemsstaten, särskilt när detta behövs för att tillvarata barnets bästa eller förhindra fysisk eller psykisk skada på en person, eller
- b) när det är nödvändigt att röja innehållet i medlingsöverenskommelsen för att överenskommelsen ska kunna genomföras eller verkställas.

2. Ingenting i punkt 1 ska hindra medlemsstaterna från att föreskriva striktare åtgärder för att skydda sekretessen vid medling.

Artikel 8

Medlingens inverkan på talefrister och preskriptionstider

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att parter som väljer medling i ett försök att lösa en tvist inte därefter hindras från att senare inleda rättsliga förfaranden eller skiljeförfaranden vad avser den tvisten genom att talefristerna eller preskriptionstiderna löper ut under medlingsprocessen.

2. Punkt 1 ska inte påverka tillämpningen av bestämmelser om talefrister och preskriptionstider i de internationella avtal i vilka medlemsstaterna är parter.

Artikel 9

Information till allmänheten

Medlemsstaterna ska med de medel de finner lämpliga uppmuntra att information om hur man kontaktar medlare och organisationer som erbjuder medlingstjänster finns tillgänglig för allmänheten, särskilt på Internet.

Artikel 10

Information om behöriga domstolar och myndigheter

Kommissionen ska göra de uppgifter om behöriga domstolar eller myndigheter som medlemsstaterna har lämnat i enlighet med artikel 6.3 allmänt tillgängliga på lämpligt sätt.

Artikel 11

Översyn

Senast den ... (*) ska kommissionen till Europaparlamentet, rådet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén överlämna en rapport om tillämpningen av detta direktiv. I rapporten ska man bedöma hur medling utvecklats inom Europeiska unionen och vilket genomslag direktivet fått i medlemsstaterna. Rapporten ska vid behov åtföljas av förslag till ändring av direktivet.

Artikel 12

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den ... (**), med undantag av artikel 10 där datum för efterlevnad ska vara senast den ... (***). De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När dessa bestämmelser antas av medlemsstaterna ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska utfärdas av medlemsstaterna.

(*) Åtta år efter datum för antagande av detta direktiv.

(**) Tre år efter datum för antagande av detta direktiv.

(***) 30 månader efter datum för antagande av detta direktiv.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 14

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Artikel 13

Utfärdat i ...

Ikraftträdande

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

På Europaparlamentets vägnar

På rådets vägnar

Ordförande

Ordförande

...

...

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

1. Den 22 oktober 2004 lade kommissionen fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om vissa aspekter på medling i civilrättsliga tvister.
2. Rådet (rättsliga och inrikes frågor) noterade den 1–2 december 2005 det samförstånd som uppnått i kommittén för civilrättsliga frågor (alternativ tvistlösning) ⁽¹⁾.
3. Europaparlamentet antog sitt yttrande om förslaget vid första behandlingen den 29 mars 2007 ⁽²⁾.
4. Kommittén för civilrättsliga frågor (alternativ tvistlösning) behandlade Europaparlamentets ändringar den 13 april 2007. Mot bakgrund av denna genomgång utarbetades en konsoliderad version av förslaget som därefter diskuterades vid flera möten och på flera punkter omarbetades.
5. Den 3 oktober 2007 godkände Coreper en kompromisstext ⁽³⁾, som grundad diskussionerna i kommitténs diskussioner skulle bilda utgångspunkt för förhandlingarna med Europaparlamentet om en överenskommelse vid andra behandlingen.
6. Under de påföljande kontakterna med Europaparlamentet godkändes vissa ändringar av kompromisstexten. Rådet (rättsliga och inrikes frågor) nådde den 8–9 november 2007 en politisk överenskommelse om denna nya text ⁽⁴⁾. Europaparlamentet bekräftade då att texten kunde godtas.
7. Rådet antog den 28 februari 2008 enhälligt sin gemensamma ståndpunkt.

II. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

8. Rådets gemensamma ståndpunkt motsvarar texten i den politiska överenskommelsen från november 2007, som avspeglar resultatet av förhandlingarna mellan rådet, kommissionen och Europaparlamentet efter parlamentets antagande av yttrandet vid första behandlingen.

A. Ändringarna 1–11 om skälen

9. Rådet har så långt som möjligt tagit med sakinnehållet i ändringarna 1–11, men många av dem har omarbetats och införts i annan ordningsföljd för att ta hänsyn till dispositionen i utkastet till direktiv.
10. Rådet godtog inte ändring 2 men har i skäl 18 behållit en hänvisning till den rekommendation från kommissionen som nämns i ändringen. Ändring 4 avspeglas i skäl 8 i en mer koncis lydelse. Ändring 6 sista meningen har utelämnats eftersom rådet har behållit texten i artikel 7a enligt samsynsutlåtandet från december 2005 (artikel 8 i den gemensamma ståndpunkten). Ändring 10 har i sak införlivats i skäl 17, men de särskilda hänvisningarna till kommissionens rekommendationer har utelämnats, och samma sak gäller för hänvisningen till offentliggörandet av den europeiska uppförandekoden för medlare.
11. Rådet har infört några nya skäl för att förklara vissa ytterligare aspekter av utkastet till direktiv. Rådet har velat erkänna att modern kommunikationsteknik kommer att användas alltmer vid medlingen och har därför infört skäl 9, där detta behandlas. Rådet ville också klargöra att det inte fastställs några bestämmelser om verkställighet i utkastet till direktiv och att medlemsstaternas nuvarande bestämmelser om verkställighet därför ännu inte påverkas av direktivet (skäl 22). För att hålla fast vid det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning har slutligen rådet infört skäl 26, där medlemsstaterna uppmanas att utarbeta jämförelsetabeller när direktivet genomförs.

⁽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. Ändringarna 12–34 om artiklarna

12. Rådet har godtagit ändringarna 12, 13 och 14 om artikel 1 som i hög grad avspeglar samsynsutlåtandet från december 2005. Den föreslagna strykningen av en del av punkt 2 i första meningen har dock inte godtagits, men undantaget har formulerats på ett annat sätt och texten till den gemensamma ståndpunkten har nu följande lydelse: ”med undantag för sådana rättigheter och skyldigheter som parterna inte förfogar över enligt relevant tillämplig lagstiftning”. Vidare klargörs bestämmelsen i skäl 10.
13. Rådet har tagit med sakinnehållet i ändring 15 om en ny artikel om direktivets gränsöverskridande karaktär men har i någon mån omarbetat bestämmelsen. Dessutom har ett nytt skäl (skäl 15) lagts till som ett ytterligare klargörande av punkt 1.
14. Ändringarna 16 och 17 återspeglas i den nuvarande artikel 3. Rådet har därför godtagit att i texten särskilt nämna att medlingen har frivillig karaktär och har betonat detta även i skäl 13. Rådet har därför ansett det vara onödigt att införa ett nytt stycke om detta, vilket föreslagits av Europaparlamentet i ändring 21. Rådet har i nuvarande artikel 3 b valt att behålla texten i samsynsutlåtandet från december 2005 efter som denna text anses vara tillräckligt klargörande i fråga om de krav som en medlare ska uppfylla vid medling.
15. Rådet har tagit med ändring 18 i artikel 4 i den gemensamma ståndpunkten med undantag för den föreslagna punkt 3, som rådet inte kunde godta.
16. Ändringarna 19 och 20 om artikel 3 (artikel 5 i den gemensamma ståndpunkten), som motsvarar texten i samsynsutlåtandet från december 2005, har godtagits i sin helhet. Samma sak gäller för ändringarna 22 och 27, som rörde strykning av bestämmelser.
17. Ändringarna 23–26 om artikel 5 (artikel 6 i den gemensamma ståndpunkten) har godtagits av rådet med en smärre ändring av punkt 1 för att göra texten tydligare.
18. Ändring 28 har i sak godtagits av rådet, vilket avspeglas i artikel 7 i den gemensamma ståndpunkten. Rådet har emellertid valt att behålla bestämmelsen i dess lydelse enligt samsynsutlåtandet från december 2005. Detta innebär att rådet inte har godtagit att det även bör vara omöjligt för medlingsparterna att röja uppgifter om medlingen och att förbudet mot offentliggörande även bör omfatta information till utomstående. Genom att behålla texten enligt samsynsutlåtandet har rådet även beslutat att inte ålägga medlemsstaterna att se till att de som deltar i en medling inte har rätt ens att lämna vittnesmål.
19. Rådet kunde inte godta ändring 29 som ansågs innehålla bestämmelser som var för detaljerade för att ingå i ett direktiv. Därför bibehölls texten i samsynsutlåtandet från december 2005 i artikel 8 i den gemensamma ståndpunkten. För att betona hur viktig denna bestämmelse är och för att ta hänsyn till de farhågor som Europaparlamentet framfört, införde rådet emellertid ett nytt skäl (skäl 24) av vilket det ganska tydligt framgår att medlemsstaterna åläggs att uppnå resultat enligt bestämmelsen. Ändring 30, som avser punkt 2 i samma artikel, godtogs av rådet, som dock ansåg den sista delen av bestämmelsen vara onödig och därför lät den utgå ur den slutliga texten.
20. Rådet godtog ändring 31 som avspeglas i den nya artikel 9 i den gemensamma ståndpunkten och motsvarande skäl (skäl 25).
21. Ändring 32 avisades av rådet med motiveringen att det skulle vara omöjligt att offentliggöra den europeiska uppförandekoden för medlare i EUT eftersom uppförandekoden inte är en officiellt antagen text. Såsom nämnts i punkt 10 har rådet dock infört en hänvisning till uppförandekoden i skäl 17.

22. Ändring 33 som innehåller en översynsklausul har i sak godtagits av rådet, och en sådan bestämmelse finns nu i artikel 11 i den gemensamma ståndpunkten, om än i annan lydelse. Rådet kunde inte godta den sista delen av den föreslagna översynsklausulen om en harmonisering av talefrister och preskriptionstider av samma skäl som det inte kunde godta ändring 29 om artikeln med samma innehåll. Just denna bestämmelse togs upp vid förhandlingarna med Europaparlamentet och den nuvarande texten har därför redan godkänts.
23. Rådet kunde inte godta ändring 34 eftersom det föreslagna genomförandet genom frivilliga överenskommelser är omöjligt av rättsliga skäl. För att klargöra att de gällande självreglerande medlingssystemen går att behålla när de rör aspekter som inte omfattas av direktivet, infördes emellertid en mening med denna innebörd i skäl 14. När det gäller de föreslagna tidpunkterna enligt ändring 34 från och med vilka direktivet ska följas, har rådet fastställt andra tidpunkter. Medlemsstaterna kommer nu att ha 36 månader på sig för att följa direktivet, räknat från dagen för antagandet, men de måste inom 30 månader underrätta kommissionen om vilka domstolar eller myndigheter som är behöriga.

III. SLUTSATS

24. Rådet anser sin gemensamma ståndpunkt utgöra en välavvägd text som troget avspeglar överenskommelsen med Europaparlamentet vid förhandlingarna i oktober 2007.
-

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 12/2008**antagen av rådet den 3 mars 2008****inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/.../EG av den ... om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet)****(Text av betydelse för EES)**

(2008/C 122 E/02)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIVmed beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kom-
mitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) För att fortsätta arbetet med att skapa en inre marknad för järnvägstransporttjänster antog Europaparlamentet och rådet direktiv 2004/49/EG ⁽³⁾ om fastställande av ett gemensamt regelverk för säkerheten på järnvägar.
- (2) Ursprungligen behandlades godkännandeförfaranden för att ta järnvägsfordon i bruk i rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg ⁽⁴⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽⁵⁾ för nya eller ombyggda delar av gemenskapens järnvägssystem och direktiv 2004/49/EG för fordon som redan är i bruk. I enlighet med bestämmelserna om bättre lagstiftning och för att förenkla och modernisera gemenskapslagstiftningen bör alla bestämmelser som gäller godkännande att ta järnvägsfordon i bruk föras in i en enda rättsakt. Därför bör nuvarande artikel 14 i direktiv 2004/49/EG utgå och en ny bestämmelse om godkännande för ibruktagande av fordon som redan används tas

med i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/.../EG av den ... om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem ⁽⁶⁾ (nedan kallat "järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet"), vilket ersätter direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG.

- (3) I och med ikraftträdandet av fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif 1999) den 1 juli 2006 infördes nya regler i fråga om avtal för användning av fordon. Enligt fördragets bilaga om användningsavtal för fordon i internationell järnvägstrafik (CUV) är fordonsinnehavare inte längre skyldiga att registrera sina fordon hos ett järnvägsföretag. Det gamla RIV-avtalet ("Reglamento Internazionale Veicoli") mellan järnvägsföretag har upphört att gälla och har delvis ersatts av en ny privat och frivillig överenskommelse ("General Contract of Use for Wagons", GCU) mellan järnvägsföretag och fordonsinnehavare, där den sistnämnda kategorin ansvarar för underhållet av sina fordon. För att återspegla dessa ändringar och för att underlätta genomförandet av direktiv 2004/49 vad gäller utfärdande av säkerhetsintyg för järnvägsföretag, bör begreppen "fordonsinnehavare" och "enhet som ansvarar för underhåll" definieras och även specifikationen av förhållandet mellan dessa enheter och järnvägsföretagen.
- (4) Definitionen av "fordonsinnehavare" bör ligga så nära den definition som används i Cotif 1999 som möjligt. Många enheter kan identifieras som fordonsinnehavare, t.ex. ägaren, ett bolag som bedriver verksamhet med en fordonspark, ett bolag som hyr ut fordon till ett järnvägsföretag eller ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som använder fordon för att underhålla infrastrukturen. Dessa enheter har kontroll över fordonet och avser att låta järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna använda det som ett transportmedel. För att undvika alla former av ovisshet bör fordonsinnehavaren klart identifieras i det nationella fordonsregister (NVR) som avses i artikel 33 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.

⁽¹⁾ EUT C 256, 27.10.2007, s. 39.⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 29 november 2007 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 3 mars 2008 och Europaparlamentets ståndpunkt av den⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44). Rättad version i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.⁽⁴⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/32/EG (EUT L 141, 2.6.2007, s. 63).⁽⁵⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/32/EG.⁽⁶⁾ EUT L

- (5) Innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet bör en enhet med ansvar för dess underhåll identifieras i det nationella fordonsregistret. Fordonsinnehavaren och enheten som ansvarar för underhåll kan vara samma person eller organ. I undantagsfall, t.ex. för fordon som tas i bruk för första gången i ett tredjeland, fordon som bogseras för att tas i bruk på en annan plats i järnvägsnätet eller som utför särskilda transporttjänster, är det emellertid inte möjligt eller lämpligt att identifiera enheten som ansvarar för underhåll. I sådana undantagsfall bör den relevanta nationella säkerhetsmyndigheten kunna godkänna fordon på det järnvägsnät som faller under dess behörighet utan att de tilldelats en enhet som ansvarar för underhåll.
- (6) När denna enhet som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare inbegriper deras säkerhetsstyrningssystem även underhåll och behöver ingen ytterligare certifiering. Om enheten som ansvarar för underhåll inte är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare kan den certifieras i enlighet med ett system som ska utvecklas av Europeiska järnvägsbyrån och antas av kommissionen. Det intyg som utfärdas till den enheten skulle garantera att kraven på underhåll i detta direktiv uppfylls för varje fordon som den har ansvar för. Intyget bör gälla i hela gemenskapen.
- (7) Underhållskraven är under utveckling inom ramen för järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet, särskilt som en del av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) för "rullande materiel". Till följd av ikraftträdandet av det direktivet finns det ett behov av att se till att dessa TSD överensstämmer med de certifieringskrav för enheten som ansvarar för underhåll som kommissionen ska anta. Kommissionen kommer att uppnå detta genom att i förekommande fall ändra berörda TSD genom att använda det förfarande som anges i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.
- (8) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen ytterligare utveckling och förbättring av säkerheten på gemenskapens järnvägar inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (9) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra direktiv 2004/49/EG bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (10) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att ändra och anpassa bilagorna till direktiv 2004/49/EG, att anta och ändra gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål och att införa ett system för certifiering av underhåll. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av direktiv 2004/49/EG, bland annat genom att komplettera rättsakten med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (11) En medlemsstat som saknar järnvägssystem och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden skulle åläggas en oproportionerlig och meningslös skyldighet om den var tvungen att införliva och genomföra detta direktiv. En sådan medlemsstat bör därför, så länge som den inte har något järnvägssystem, undantas från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv.
- (12) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽²⁾ uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (13) Direktiv 2004/49/EG bör därför ändras i enlighet med detta,

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

Ändringar

Direktiv 2004/49/EG ska ändras på följande sätt:

1. Följande led ska läggas till i artikel 3:

"s) *fordonsinnehavare*: den person eller enhet som, i egenkap av ägare av eller nyttjanderättshavare till ett fordon, använder fordonet som ett transportmedel och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregister (NVR) som avses i artikel 33 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/.../EG av den ... om driftskompatibilitet hos gemenskapens järnvägssystem (*) (nedan kallat 'järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet'),

t) *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i NVR,

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

- u) *fordon*: ett järnvägsfordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft. Ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem."

(*) EUT L

2. I artikel 4.4 ska uttrycket "tillhandahållare av vagnar" ersättas med uttrycket "fordonsinnehavare".
3. Artikel 5.2 ska ersättas med följande:

"2. Före den 30 april 2009 ska bilaga I ses över, särskilt i syfte att inkludera gemensamma definitioner av de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor. Denna åtgärd som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 27.2a."

4. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

- a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. En första uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder, som åtminstone omfattar de metoder som anges i punkt 3 a, ska antas av kommissionen före den 30 april 2008. De ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

En andra uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder, som omfattar de återstående metoder som anges i punkt 3, ska antas av kommissionen före den 30 april 2010. De ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 27.2a."

- b) Punkt 3 c ska ersättas med följande:

"c) Metoder, i den mån de ännu ej omfattas av TSD, för kontroll av att de strukturella delsystemen i järnvägssystemet drivs och underhålls i enlighet med väsentliga krav på detta område."

- c) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. De gemensamma säkerhetsmetoderna ska regelbundet ses över med beaktande av erfarenheterna av deras tillämpning, järnvägssäkerhetens övergripande utveckling och medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 4.1. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 27.2a."

5. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 3 ska första och andra styckena ersättas med följande:

"Den första uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål ska bygga på en utvärdering av befintliga mål och befintlig säkerhetsnivå i medlemsstaterna och ska säkerställa att den nuvarande trafiksäkerhetsnivån inom järnvägssystemet inte sänks i någon medlemsstat. Den ska antas av kommissionen före den 30 april 2009 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 27.2a."

Den andra uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål ska bygga på erfarenheterna av den första uppsättningen gemensamma säkerhetsmål och genomförandet av dessa. Den ska avspegla alla prioriterade områden där säkerheten behöver förbättras ytterligare. Den ska antas av kommissionen före 30 april 2011 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 27.2a."

- b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. De gemensamma säkerhetsmålen ska regelbundet ses över med beaktande av järnvägssäkerhetens övergripande utveckling. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 27.2a."

6. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 1 ska andra stycket ersättas med följande:

"Syftet med säkerhetsintyget är att styrka att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och är i stånd att uppfylla krav i TSD och annan tillämplig gemenskapslagstiftning samt i nationella säkerhetsbestämmelser för att ha riskerna under kontroll och tillhandahålla transporttjänster på järnvägsnätet på ett säkert sätt."

- b) I punkt 2 ska led b ersättas med följande:

"b) Ett säkerhetsintyg som visar att åtgärder vidtagits av järnvägsföretaget i syfte att uppfylla de särskilda krav som är nödvändiga för att tillhandahålla dess tjänster på järnvägsnätet i fråga på ett säkert sätt. Dessa krav får omfatta tillämpning av TSD och nationella säkerhetsbestämmelser, inbegripet operativa regler för nätverket, godkännande av personalintyg och godkännande att använda de fordon som järnvägsföretaget använder. Säkerhetsintyget ska baseras på den dokumentation som järnvägsföretaget överlämnat i enlighet med bilaga IV."

7. Artikel 14 ska ersättas med följande:

"Artikel 14

Underhåll av fordon

1. Innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet ska det tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll och denna enhet ska vara registrerad i NVR enligt artikel 33 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.

2. De relevanta nationella säkerhetsmyndigheterna får, i undantagsfall och begränsat till deras respektive järnvägsnät, besluta om undantag från den skyldighet som anges i punkt 1.

3. Utan att det inverkar på ansvarsområdet för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare enligt artikel 4 ska den enhet som ansvarar för underhåll se till att fordonen är i säkert skick genom ett system för underhåll.

4. Om den enhet som ansvarar för underhåll är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska det system som anges i punkt 3 inrättas genom det säkerhetsstyrningssystem som anges i artikel 9.

5. Om den enhet som ansvarar för underhåll inte är ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare kan den certifieras i enlighet med punkt 6.

6. Med utgångspunkt i en rekommendation från byrån ska kommissionen senast den ... (*) besluta om certifiering av den enhet som ansvarar för underhåll när det gäller dess system för underhåll. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 27.2a. Denna åtgärd ska inbegripa certifieringskraven för den enhet som ansvarar för underhåll på grundval av ett godkännande av dess system för underhåll, intygets format och giltighet, det eller de organ som har ansvar för utfärdandet, samt de kontroller som är nödvändiga för att certifieringssystemet ska fungera.

7. De intyg som beviljas i enlighet med punkt 6 ska bekräfta att de krav som avses i punkt 3 uppfylls och ska gälla i hela gemenskapen. Om den enhet som ansvarar för underhåll inte har certifierats ska ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare, genom det säkerhetsstyrningssystem som anges i artikel 9, se till att alla relevanta underhållsförfaranden tillämpas på ett fullgott sätt."

8. Artikel 16.2 ska ändras på följande sätt:

a) Led a ska ersättas med följande:

"a) Att besluta om godkännande att ta i bruk de strukturella delsystem som utgör järnvägssystemet i enlighet med artikel 15 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet och att kontrollera att de drivs och underhålls i enlighet med tillämpliga väsentliga krav."

b) Led b ska utgå.

c) Led g ska ersättas med följande:

"g) Att tillse att fordonen vederbörligen registreras i NVR och att säkerhetsrelaterad information däri är korrekt och hålls aktuell."

9. I artikel 18 ska följande led läggas till:

"e) De undantag som har beslutats i enlighet med artikel 14.2."

10. Artikel 26 ska ersättas med följande:

"Artikel 26

Anpassning av bilagor

Bilagorna ska anpassas till vetenskapliga och tekniska framsteg. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 27.2a."

11. Artikel 27 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska läggas till:

"2a. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet."

b) Punkt 4 ska utgå.

12. I bilaga II ska punkt 3 utgå.

Artikel 2

Genomförande och införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den ... (**). De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

(*) Ett år efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

(**) 24 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

Skyldigheterna att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Republiken Cypern och Republiken Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorium.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

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

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ... den ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

...

På rådets vägnar

Ordförande

...

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Kommissionen lade den 13 december 2006 fram följande tre lagstiftningsförslag som främst syftade till att underlätta förflyttning av järnvägsfordon i Europeiska unionen:

- Ett förslag till direktiv om ändring av direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar ⁽¹⁾ (nedan kallat *direktivet om järnvägssäkerhet*).
- Ett förslag till direktiv om driftskompatibiliteten hos gemenskapens järnvägssystem ⁽²⁾ (nedan kallat *direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet*).
- Ett förslag till förordning om ändring av förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå ⁽³⁾ (nedan kallad *förordningen om byrån*).

Den 29 november 2007 antog Europaparlamentet sitt yttrande vid första behandlingen.

Den 3 mars 2008 antar rådet sin gemensamma ståndpunkt. Rådet har under sitt arbete tagit hänsyn till yttrandet från Ekonomiska och sociala kommittén ⁽⁴⁾. Regionkommittén beslutade att inte yttra sig över de ovan nämnda förslagen.

II. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

1. Allmänt

För att göra det möjligt för järnvägarna att spela en avgörande roll för en hållbar rörlighet i Europeiska unionen eftersträvar rådet en gradvis utveckling av ett integrerat europeiskt järnvägsområde. Rådet anser i detta sammanhang att de tre lagstiftningsförslagen om omarbetning av direktiven för driftskompatibilitet för konventionell järnväg och höghastighetsjärnväg och om ändring av direktivet om järnvägssäkerhet och direktivet om byrån kan bidra med viktiga förbättringar av den tekniska delen av regelverket för de europeiska järnvägarna.

Genom dessa förslag minskas hindren mot en fri rörlighet för järnvägsfordon på det europeiska järnvägsnätet varigenom det ömsesidiga godkännandet av järnvägsfordon i medlemsstaterna underlättas.

Rådet och parlamentet lyckades vid första behandlingen nå en överenskommelse om förslaget till direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet så att rådet kan anta den på så sätt ändrade rättsakten. De kunde dock inte vid den första behandlingen jämka sina ståndpunkter om ändring av direktivet om järnvägssäkerhet och om förordningen om byrån. Rådet antog följaktligen gemensamma ståndpunkter om båda förslagen och tog därvid vederbörlig hänsyn till de ändringar som parlamentet antog i sina yttranden vid första behandlingen.

2. Centrala policyfrågor

Rådets tre viktigaste ändringarna i förhållande till kommissionens förslag behandlas nedan. Rådet föreskriver dessutom om ett undantag för Cypern och Malta.

2.1 Integrering av alla bestämmelser om tillståndsförfaranden i en enda rättsakt

Både det direktiv om järnvägssäkerhet och det direktiv om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet som nu är i kraft innehåller bestämmelser om tillståndsförfaranden för ibruktagande av järnvägsfordon. Det sistnämnda gäller nya eller ombyggda delar av gemenskapens järnvägssystem och det förstnämnda fordon som redan används. I enlighet med det interinstitutionella avtalet om bättre

⁽¹⁾ EUT C 126, 7.6.2007, s. 7.

⁽²⁾ EUT C 126, 7.6.2007, s. 7.

⁽³⁾ EUT C 126, 7.6.2007, s. 7.

⁽⁴⁾ EUT C 256, 27.10.2007, s. 39.

lagstiftning och för att förenkla gemenskapslagstiftningen införlivar rådet alla bestämmelser som gäller tillstånd för ibruktagande av fordon i en enda rättsakt. Dessutom överförs den nuvarande men ändrade artikel 14, den nya artikel 14a och den nya bilagan till förslaget om ändring av direktivet om järnvägssäkerhet till det omarbetade direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Parlamentet samtyckte till denna överföring vid överenskommelsen om direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet vid första behandlingen. Följaktligen kan rådet i princip helt godta ändringarna 20, 26 och 27. Rådet kan dessutom i princip ansluta sig till ändring 18 eftersom det anser att lagstiftaren till följd av överföringen kan avstå från att hänvisa till tillståndsförfaranden i det ändrade direktivet om järnvägssäkerhet.

2.2 Klargörande av roller och ansvar i fråga om underhåll

Till följd av ikraftträdandet av 1999 års fördrag om internationell järnvägstrafik (Cotif) den 1 juli 2006 är fordonsinnehavare inte längre skyldiga att registrera sina fordon hos ett järnvägsföretag. Till följd av denna utveckling och för att göra det möjligt för järnvägsföretag att tillhandahålla säkra transporttjänster på järnvägsnätet fastställer rådet den nya roll- och ansvarsfördelningen när det gäller underhållet. Rådet lanserar därför en ny definition av *innehavare* och inför begreppet *underhållsenhet*.

Rådet ansluter sig så nära som möjligt till definitionen i Cotif men fastställer en tydlig koppling mellan innehavaren och dess fordon genom att innehavarna måste registrera sig som sådana i ett nationellt fordonsregister. Rådet kan godta ändring 8 i dess helhet eftersom rådet och parlamentet är eniga om definitionen av *innehavare*. Dessutom kan ändring 9, som infördes för att rätt terminologi skulle användas, i princip godtas.

I den gemensamma ståndpunkten föreskrivs att underhållsenheter ska se till att fordonen är i säkert skick genom ett system för underhåll. Därför ska varje fordon, innan det tas i bruk eller används i järnvägsnätet, tilldelas en sådan underhållsenhet. Dessutom ska varje underhållsenhet vara registrerad i ett nationellt fordonsregister. Endast i undantagsfall, och då uteslutande för det egna järnvägsnätet, får en nationell säkerhetsmyndighet besluta om undantag från skyldigheten att tilldela ett fordon en underhållsenhet. Myndigheten ska offentliggöra sådana undantag i sin årsrapport. Genom detta system eftersträvar rådet att ge järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare möjlighet att lätt fastställa vem som är ansvarig för underhållet av de fordon som de använder.

2.3 Underhållscertifiering

För att garantera både de nationella säkerhetsmyndigheterna och deltagarna i transportkedjan att underhållet av vagnarna faktiskt kontrolleras väljer rådet att skärpa bestämmelsen om underhållscertifiering i kommissionens förslag. Kommissionen föreslog att ett system för certifiering av underhållet skulle införas i lämpliga fall. Rådet samtycker däremot till en bestämmelse om att kommissionen ska vara skyldig att senast ett år efter ikraftträdandet av förslaget om ändring av direktivet om järnvägssäkerhet besluta om certifiering av underhållsenheten när det gäller dess system för underhåll. Både i kommissionens förslag och i rådets gemensamma ståndpunkt grundas detta certifieringssystem på en rekommendation från Europeiska järnvägsbyrån. Rådet ska sörja för att det utfärdade certifikatet kommer att vara giltigt i hela gemenskapen och att det garanterar att den certifierade enheten uppfyller underhållskraven i direktivet om järnvägssäkerhet för varje fordon den ansvarar för.

Dessutom får enheter som ansvarar för underhåll frivilligt delta i detta certifieringssystem. För att klargöra att inga nya krav på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare införs anger rådet att

underhållssystemet ingår i säkerhetsstyrningssystemet, som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare måste inrätta redan enligt det nu gällande direktivet om järnvägssäkerhet.

I ändring 21 föreslår parlamentet ett nytt system för underhåll av järnvägsfordon som på två punkter skiljer sig från det system som rådet fastställt. För det första inför rådet begreppet *underhållsenhet* – i linje med kommissionens beslut av den 28 juli 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) för vagnar och kommissionens beslut av den 9 november 2007 om antagande av en gemensam specifikation för det nationella fordonsregistret – medan parlamentet ger innehavaren det direkta ansvaret för underhållet av ett fordon. För det andra begär parlamentet ett obligatoriskt system för underhållscertifiering, medan rådet – i linje med den övergripande strategi som Europeiska järnvägsbyrån utformat – föreskriver ett frivilligt system.

Rådet kan inte anta ändring 21 och detta av tre skäl. Det första skälet är att det är inkonsekvent att göra innehavaren ansvarig för underhållet av fordonet mot bakgrund av järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas övergripande ansvar för säkra transporter enligt andra centrala bestämmelser i direktivet om järnvägssäkerhet, särskilt artikel 4. Det andra skälet är att rådet anser att det inte alltid är lämpligt med obligatoriskt deltagande i ett underhållssystem, vilket skulle kunna leda till onödiga administrativa kostnader, t.ex. när det gäller vagnar från tredjeländer eller andra typer av fordon såsom lokomotiv och passagerarvagnar. Det tredje skälet är att rådet befarar att utvecklingen av innehavarnas ekonomiska verksamhet kan hämmas om de ges ansvar för underhållet, som kräver särskilda kunskaper.

2.4 Undantag för Cypern och Malta

Eftersom Cypern och Malta saknar järnvägssystem föreskriver rådet i sin gemensamma ståndpunkt om ett undantag från kravet att införliva och genomföra direktivet om ändring av direktivet om järnvägssäkerhet så länge som inget järnvägssystem inrättas på dessa länders territorier.

III. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGAR

Rådets syn på ändringarna 8, 9, 18, 20, 21, 26 och 27 redovisas ovan i anknytning till de centrala frågorna.

Rådet kan dessutom helt och hållet godta ändring 2 om jämförelsetabellerna. Vidare är ändringarna 16 och 17 om rättelse av en språkversion i princip godtagbara. Av juridiska eller tekniska skäl kan rådet emellertid inte godta följande ändringar:

- Ändring 3, eftersom arbetstagares säkerhet och hälsa inte omfattas av kommissionens förslag.
- De inbördes besläktade ändringarna 4–7, eftersom den föreslagna definitionen av *nationella säkerhetsbestämmelser* inte är förenlig med bilaga II till direktivet om järnvägssäkerhet där nationella säkerhetsbestämmelser beskrivs, och eftersom termen *väsentliga krav* används i vad som anses vara en för snäv bemärkelse.
- Ändring 14, eftersom rådet anser att diskussionen om utformning av gemensamma säkerhetsmål fördes när direktivet om järnvägssäkerhet skulle antas och inte bör tas upp på nytt. Dessutom noterar rådet att på grundval av artikel 6.4 i förordningen om byrån kräver Europeiska järnvägsbyråns rekommendationer om bland annat gemensamma säkerhetsmål redan nu ingående kostnadsnyttoanalyser.
- Ändring 19, eftersom den inte är förenlig med dispositionen i den gemensamma ståndpunkten.
- Ändring 22 rör frågan om vem som bör få begära ett tekniskt yttrande från Europeiska järnvägsbyrån. Detta bör emellertid inte längre leda till oenighet eftersom rådet och parlamentet i samband med direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet nådde en överenskommelse i samma fråga.

- Ändringarna 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 och 25 om kommittéförfarande, där parlamentet inför det brådskande förfarandet för flera åtgärder. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra eller komplettera icke väsentliga delar av direktivet om järnvägssäkerhet är rådet överens med kommissionen och parlamentet om att parlamentet i fråga om dessa åtgärder bör medverka genom det föreskrivande förfarandet med kontroll. Ändå tycks det vara oproportionerligt att föreskriva om möjligheten att tillämpa brådskande förfarande eftersom alla dessa åtgärder redan är knutna till en viss tidsfrist eller måste ses över med jämna mellanrum.

IV. SLUTSATS

De tre lagstiftningsförslagen om driftskompatibilitet, säkerhet och Europeiska järnvägsbyrån, vilka syftar till att underlätta förflyttning av järnvägsfordon i Europeiska unionen, är ett viktigt bidrag till den fortsatta integreringen av det europeiska järnvägsområdet. Rådet och parlamentet har redan gjort betydande framsteg med dessa tre förslag, särskilt genom att nå en överenskommelse om direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet vid första behandlingen. Detta skapar goda förutsättningar för de båda lagstiftarna att finna kompromisslösningar om förslagen till ändring av direktivet om järnvägssäkerhet och förordningen om byrån vid diskussionerna inför andra behandlingen.

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 13/2008**antagen av rådet den 18 april 2008****inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/.../EG av den ... om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen**

(2008/C 122 E/03)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIVmed beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 175.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kom-
mitténs yttrande ⁽¹⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen ⁽⁴⁾ inrättas ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen för att minska utsläppen av dessa gaser på ett kostnadseffektivt och ekonomiskt effektivt sätt.
- (2) Målet för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar ("klimatkonventionen"), som på Europeiska gemenskapens vägnar godkändes genom rådets beslut 94/69/EG ⁽⁵⁾, är att stabilisera koncentrationerna av växthusgaser i atmosfären på en nivå som gör att skadlig mänsklig påverkan på klimatsystemet kan förhindras.
- (3) Vid Europeiska rådets möte i Bryssel den 8 och 9 mars 2007 betonades den avgörande betydelsen av att uppnå det strategiska målet att begränsa ökningen av världens medeltemperatur till högst 2 °C i förhållande till förindustriell tid. De senaste forskningsresultaten som rapporteras i den fjärde utvärderingsrapporten från den mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC) visar än tydligare att de negativa effekterna av klimatförändringen

i allt högre grad allvarligt hotar ekosystem, livsmedelsproduktion, hållbar utveckling och millennieutvecklingsmålen samt människors hälsa och säkerhet. Om målet på 2 °C ska förbli möjligt att nå, måste koncentrationen av växthusgaser i atmosfären stabiliseras vid ungefär 450 ppmv koldioxidekvivalenter, vilket kräver att de globala växthusgasutsläppen når sitt högsta värde under de närmaste 10–15 åren och att de globala utsläppen därefter minskar påtagligt för att senast 2050 nå en nivå som är minst 50 % lägre än 1990 års nivåer.

- (4) Europeiska rådet betonade att Europeiska unionen ska arbeta för att omvandla Europa till en ekonomi med hög energieffektivitet och låga utsläpp av växthusgaser och gjorde ett kraftfullt oberoende åtagande att, till dess att en global och övergripande överenskommelse för perioden efter 2012 ingås, minska sina utsläpp av växthusgaser med minst 20 % fram till 2020, jämfört med 1990. Att begränsa luftfartens utsläpp av växthusgaser är ett viktigt bidrag i linje med detta åtagande.

- (5) Europeiska rådet betonade att EU ska arbeta för att nå en global och övergripande överenskommelse om att minska utsläppen av växthusgaser för tiden efter 2012 som ska möjliggöra verkningfulla, effektiva och rättvisa åtgärder i den omfattning som krävs för att klara av de utmaningar som följer av klimatförändringarna. Rådet stödde en minskning av växthusgasutsläppen i EU med 30 % fram till 2020 jämfört med 1990, som EU:s bidrag till en global och övergripande överenskommelse för perioden efter 2012, under förutsättning att andra industriländer förbinder sig att göra jämförbara utsläppsminskningar och ekonomiskt mer avancerade utvecklingsländer i rimlig utsträckning bidrar alltefter ansvar och förmåga. EU fortsätter att ha en ledande roll i förhandlingarna om en ambitiös internationell överenskommelse genom vilken målet att begränsa den globala temperaturhöjningen till 2°C ska uppnås och stimuleras av framstegen i riktning mot detta mål vid klimatkonventionens 13:e partskonferens på Bali i december 2007. EU kommer att sträva efter att säkerställa att en sådan global överenskommelse innehåller åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från luftfart, och kommissionen bör i så fall överväga vilka ändringar av detta direktiv som krävs i den mån det är tillämpligt på luftfartygsoperatörer.

⁽¹⁾ EUT C 175, 27.7.2007, s. 47.⁽²⁾ EUT C 305, 15.12.2007, s. 15.⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 13 november 2007 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 april 2008 och Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT). Rådets beslut av den⁽⁴⁾ EUT L 275, 25.10.2003, s. 32. Direktivet ändrat genom direktiv 2004/101/EG (EUT L 338, 13.11.2004, s. 18).⁽⁵⁾ EGT L 33, 7.2.1994, s. 11.

- (6) Alla parter i klimatkonventionen är skyldiga att formulera och genomföra nationella och, där så är lämpligt, regionala program som innehåller åtgärder för att motverka klimatförändringar.
- (7) Enligt Kyotoprotokollet till klimatkonventionen, som godkändes på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2002/358/EG ⁽¹⁾, ska industriländerna sträva efter att begränsa eller minska utsläpp av sådana växthusgaser från luftfart som inte omfattas av Montrealprotokollet genom insatser i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).
- (8) Gemenskapen är inte fördragsslutande part i 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart, men alla medlemsstater är fördragsslutande parter i den konventionen och ICAO-medlemmar. Medlemsstaterna fortsätter att stödja samarbetet med andra stater i ICAO för att utveckla åtgärder mot luftfartens påverkan på klimatet, bland annat marknadsbaserade styrmedel. Vid det sjätte mötet i ICAO:s miljökommitté (Committee on Aviation Environmental Protection) 2004 enades man om att ett system för utsläppshandel inrättat speciellt för luftfarten och baserat på ett nytt rättsligt instrument under ICAO:s överinseende framstod som så olämpligt att det då inte längre borde övervägas. I resolution A35-5 från ICAO:s 35:e församling i september 2004 föreslås därför inget nytt rättsligt instrument utan i stället förordas ett öppet system för utsläppshandel och möjlighet för staterna att införa utsläpp från den internationella luftfarten i sina befintliga system för utsläppshandel. I tillägg L till resolution A36-22 från ICAO:s 36:e församling i september 2007 uppmanas de fördragsslutande staterna att inte tillämpa något system för handel med utsläppsrätter på andra fördragsslutande staters luftfartygsoperatörer annat än enligt inbördes överenskomelse mellan dessa stater. Europeiska gemenskapens medlemsstater och femton andra europeiska stater erinrade om att Chicagokonventionen innehåller ett uttryckligt erkännande av varje fördragsslutande parts rätt att på ett icke-diskriminerande sätt tillämpa sina egna lagar och bestämmelser på luftfartyg från alla stater och reserverade sig mot denna resolution och förbehöll sig rätten att enligt Chicagokonventionen på ett icke-diskriminerande sätt införa och tillämpa marknadsbaserade åtgärder på alla luftfartygsoperatörer från alla stater som tillhandahåller tjänster till, från eller inom deras territorium.
- (9) Enligt gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram, som fastställdes genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1600/2002/EG ⁽²⁾, ska gemenskapen fastställa och genomföra särskilda åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser från luftfarten, om man inte senast 2002 enats om sådana åtgärder inom ramen för ICAO. Genom sina slutsatser från oktober 2002, december 2003 och oktober 2004 har rådet upprepade gånger uppmanat kommissionen att föreslå åtgärder för att minska den internationella luftfartens påverkan på klimatet.
- (10) Program och åtgärder bör genomföras på medlemsstats- och gemenskapsnivå inom alla sektorer av gemenskapens ekonomi för att åstadkomma de stora minskningar som krävs. En fortsatt ökning av luftfartens påverkan på klimatet i nuvarande takt kommer i stor utsträckning att radera ut de minskningar av utsläppen som görs inom andra sektorer för att motverka klimatförändringen.
- (11) I sitt meddelande av den 27 september 2005 till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionalkommittén med titeln "Att minska luftfartens påverkan på klimatet" presenterade kommissionen en strategi för att minska luftfartens klimatpåverkan. Som ett inslag i ett omfattande åtgärds-paket föreslås att luftfarten ska omfattas av gemenskaps-systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser och att en arbetsgrupp för luftfarten ska inrättas bestående av berörda aktörer och ingå som en del i den andra fasen av det europeiska klimatförändringsprogrammet med uppgift att studera olika sätt att låta luftfarten omfattas av gemenskapsystemet. I sina slutsatser från 2 december 2005 konstaterar rådet att från ekonomisk och miljömässig synpunkt tycks det bästa sättet att gå vidare vara att låta luftfarten omfattas av gemenskaps-systemet och uppmanar kommissionen att före utgången av 2006 lägga fram ett lagförslag i frågan. I sin resolution av den 4 juli 2006 om att minska luftfartens påverkan på klimatet ⁽³⁾ konstaterar Europaparlamentet att utsläppshandel har potential att spela en roll som en del av ett helhetspaket av åtgärder för att ta itu med luftfartens påverkan på klimatet förutsatt att den utformas på rätt sätt.
- (12) Syftet med de ändringar av direktiv 2003/87/EG som görs genom detta direktiv är att minska luftfartens påverkan på klimatet genom att utsläpp från luftfartsverksamhet integreras i gemenskapsystemet.
- (13) Luftfartygsoperatörerna har den mest direkta kontrollen över vilka luftfartygstyper som används och det sätt på vilket de flygs och bör därför ansvara för att skyldigheterna i detta direktiv fullgörs, bland annat skyldigheten att utarbeta en övervakningsplan och att övervaka och rapportera utsläpp enligt den planen. En luftfartygsoperatör kan identifieras genom en ICAO-beteckning eller annan erkänd beteckning som används för att beteckna flygningen. Om luftfartygsoperatörens identitet inte är känd, bör luftfartygets ägare anses vara

⁽¹⁾ EGT L 130, 15.5.2002, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 242, 10.9.2002, s. 1.

⁽³⁾ EUT C 303 E, 13.12.2006, s. 119.

luftfartygsoperatör, såvida den inte bevisar vilken annan person som är luftfartygsoperatör.

- (14) Från och med 2012 bör utsläppen från alla flygningar till och från gemenskapens flygplatser ingå. Gemenskapssystemet kan därigenom komma att tjäna som modell för användning av utsläppshandel i hela världen. Om ett tredjeland inför åtgärder för att minska påverkan på klimatet av flygningar till gemenskapen, bör kommissionen efter samråd med det landet överväga tillgängliga alternativ för att möjliggöra optimal samverkan mellan gemenskapssystemet och det landets åtgärder.
- (15) Vissa flygningar bör med hänsyn till principen om bättre lagstiftning undantas från systemet. För att undvika orimliga administrativa bördor bör operatörer av kommersiella lufttransporter som under tre fyramånadersperioder i rad har färre än 243 flygningar per period undantas från systemet. Detta skulle gynna flygbolag med begränsad verksamhet inom gemenskapssystemet, inbegripet flygbolag från utvecklingsländer.
- (16) Luftfarten påverkar det globala klimatet genom utsläpp av koldioxid, kväveoxider, vattenånga, sulfatpartiklar och sotpartiklar. IPCC uppskattar att luftfartens samlade påverkan för närvarande är två till fyra gånger större än enbart inverkan från dess tidigare koldioxidutsläpp. Nya forskningsrön i gemenskapen visar att luftfartens samlade påverkan kan vara omkring två gånger högre än påverkan från enbart koldioxidutsläpp. Ingen av dessa uppskattningar tar emellertid hänsyn till cirrusmolnens inverkan, om vilken det råder stor osäkerhet. Enligt artikel 174.2 i fördraget ska gemenskapens miljöpolitik bygga på försiktighetsprincipen. I väntan på framsteg inom forskningen bör åtgärder så långt som möjligt vidtas mot all påverkan på grund av luftfart. Kväveoxidutsläpp kommer att regleras genom annan lagstiftning som kommissionen ska lämna förslag till under 2008.
- (17) För att undvika snedvridning av konkurrensen bör det tas fram en harmoniserad tilldelningsmetod för fastställande av den totala mängd utsläppsrätter som ska utfärdas och för tilldelning av utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer. En del av utsläppsrätterna kommer att auktioneras ut enligt regler som ska utarbetas av kommissionen. En särskild reserv av utsläppsrätter bör skapas för att se till att nya luftfartygsoperatörer får marknadstillträde och för att hjälpa luftfartygsoperatörer som kraftigt ökar antalet tonkilometer i sin verksamhet. Utsläppsrätter bör fortsätta att utfärdas till luftfartygsoperatörer som upphör med sin verksamhet fram till utgången av den period för vilken kostnadsfria utsläppsrätter redan har tilldelats.
- (18) Det är lämpligt med en fullständig harmonisering av den andel av utsläppsrätterna som alla luftfartygsoperatörer

som deltar i systemet erhåller kostnadsfritt, så att luftfartygsoperatörerna garanteras likvärdiga villkor eftersom varje luftfartygsoperatör kommer att omfattas av en enda medlemsstats bestämmelser vid alla sina flygningar till, från och inom EU och av bestämmelser om icke-diskriminering i bilaterala luftfartsavtal med tredjeländer.

- (19) Luftfarten bidrar till hur mänsklig verksamhet totalt sett påverkar klimatet, och miljöpåverkan genom växthusgasutsläpp från luftfartyg kan mildras genom åtgärder för att ta itu med klimatförändringen i EU och tredjeländer och för att finansiera forskning och utveckling för mildrande av och anpassning till klimatförändringen. Beslut som avser de nationella offentliga utgifterna är däremot en fråga för medlemsstaterna enligt subsidiaritetsprincipen. Utan att det påverkar detta förhållande bör intäkter från auktioner av utsläppsrätter eller motsvarande belopp, om detta krävs enligt överordnade budgetprinciper i medlemsstaterna, till exempel principerna om enhet och universalitet, användas för minskning av utsläppen av växthusgaser, anpassning till effekterna av klimatförändringen i EU och tredjeländer, finansiering av forskning och utveckling när det gäller mildrande och anpassning samt täckande av kostnaderna för att administrera systemet. Detta kan omfatta åtgärder för att främja miljövänliga transporter. Auktionsintäkter bör framför allt användas för finansiering av bidrag till den globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi och för åtgärder mot avskogning och för underlättande av anpassningen i utvecklingsländer. Bestämmelserna i detta direktiv om användning av intäkter bör inte föregripa ett beslut om användning av intäkter från auktioner av utsläppsrätter i ett vidare sammanhang vid en allmän översyn av direktiv 2003/87/EG.
- (20) Bestämmelser om användning av auktionsintäkter bör anmälas till kommissionen. Sådana anmälningar befriar inte medlemsstaterna från skyldigheten att enligt artikel 88.3 i fördraget underrätta kommissionen om vissa nationella åtgärder. Detta direktiv bör inte påverka utgången av framtida förfaranden beträffande statligt stöd vilka genomförs med stöd av artiklarna 87 och 88 i fördraget.
- (21) För att göra systemet mer kostnadseffektivt bör luftfartygsoperatörer ha rätt att upp till en harmoniserad procentandel använda sådana certifierade utsläppsminskningar (CER) och utsläppsminskningenheter (ERU) som härrör från projektverksamhet, för att uppfylla skyldigheterna om överlämnande av utsläppsrätter. Användningen av CER och ERU bör motsvara de kriterier för godkännande för användning i handelssystemet som föreskrivs i detta direktiv.

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

(¹) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

(²) EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

och 2006 från luftfartyg vid bedrivande av luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.”

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2003/87/EG

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

1. Följande rubrik ska införas före artikel 1:

”Kapitel I

Allmänna bestämmelser”

2. I artikel 2 ska följande punkt läggas till:

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

3. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

- a) Led b ska ersättas med följande:

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

- b) Följande led ska läggas till:

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

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

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

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

s) *historiska utsläpp från luftfartsverksamhet*: genomsnittliga årliga utsläpp under kalenderåren 2004, 2005

4. Följande kapitel ska införas efter artikel 3:

”Kapitel II

Luftfart

Artikel 3a

Tillämpningsområde

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

Artikel 3b

Luftfartsverksamhet

Senast den ... (*) ska kommissionen, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 23.2, utarbeta riktlinjer för den närmare tolkningen av luftfartsverksamheten i bilaga I, särskilt eftersöknings- och räddningsflygningar, flygningar för bekämpning av brand, humanitära flygningar, ambulansflygningar samt flygningar som utförs av kommersiella lufttransportoperatörer som under tre på varandra följande perioder om fyra månader utför färre än 243 flygningar per period.

Artikel 3c

Totalt antal utsläppsrätter för luftfart

1. För perioden 1 januari 2012–31 december 2012 ska det totala antalet utsläppsrätter som ska fördelas till luftfartygsoperatörer motsvara 100 % av de historiska utsläppen från luftfartsverksamhet.

2. För den period som avses i artikel 11.2 och som börjar den 1 januari 2013 och, såvida inga ändringar görs till följd av den översyn som avses i artikel 30.4, för varje period därefter, ska det sammanlagda antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer motsvara 100 % av de historiska utsläppen från luftfartsverksamhet multiplicerat med det antal år som perioden omfattar.

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

4. Senast den ... (*) ska kommissionen fastställa de historiska utsläppen från luftfartsverksamhet baserat på bästa tillgängliga uppgifter, inbegripet skattningar grundade på faktisk trafikinformation. Detta beslut ska beaktas i den kommitté som avses i artikel 23.1.

(*) Sex månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

*Artikel 3d***Metod för tilldelning av utsläppsrätter för luftfart genom auktion**

1. För perioden som avses i artikel 3c.1 ska 10 % av utsläppsrätterna fördelas genom auktion.
2. För efterföljande perioder får den andel som ska fördelas genom auktion, såsom avses i punkt 1, höjas som ett led i den allmänna översynen av detta direktiv.
3. En förordning ska antas med närmare bestämmelser om medlemsstaternas fördelning genom auktionering av de utsläppsrätter som inte ska fördelas gratis enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel eller artikel 3f.8. Det antal utsläppsrätter som varje medlemsstat ska fördela genom auktionering under varje period ska vara proportionellt mot medlemsstatens andel av de totalt tillskrivna luftfartsutsläppen för alla medlemsstater under det referensår vars uppgifter rapporterats enligt artikel 14.3 och kontrollerats enligt artikel 15. För den period som avses i artikel 3c.1 ska referensåret vara 2010, och för de efterföljande perioderna som avses i artikel 3c ska referensåret vara det kalenderår som löper ut 24 månader före starten av den period som auktionen avser.

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

4. Medlemsstaterna ska besluta om hur intäkterna från auktionering av utsläppsrätter ska användas. Dessa intäkter bör användas för att komma till rätta med klimatförändringar i EU och tredjeländer samt för att täcka de kostnader som varje administrerande medlemsstat har med avseende på detta direktiv.

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

*Artikel 3e***Utfärdande och tilldelning av utsläppsrätter till luftfartygsoperatörer**

1. För varje period som avses i artikel 3c får en luftfartygsoperatör ansöka om sådana utsläppsrätter som ska tilldelas gratis. Ansökan får göras genom att till den behöriga myndigheten i den administrerande medlemsstaten lämna in verifierade uppgifter om tonkilometer för sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I och som luftfartygsoperatören bedrivit under övervakningsåret. I denna artikel avses med övervakningsår det kalenderår som löper ut 24 månader innan den period börjar som ansökan avser i enlighet med bilagorna IV och V, eller 2010 avseende den period som avses i artikel 3c.1. Alla ansökningar ska göras

minst 21 månader innan den period inleds som ansökningarna avser, eller senast den 31 mars 2011 när det gäller den period som avses i artikel 3c.1.

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

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

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

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

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

- a) den totala tilldelningen av utsläppsrätter för perioden till varje luftfartygsoperatör vars ansökan har lämnats in till kommissionen i enlighet med punkt 2, vilken beräknas genom att uppgiften om tonkilometer i ansökningen till kommissionen multipliceras med det riktmärke som avses i punkt 3 e, och
- b) den tilldelning av utsläppsrätter till varje luftfartygsoperatör för varje år som ska fastställas genom att dennes sammanlagda antal utsläppsrätter, som beräknats enligt punkt a, divideras med det antal år i perioden under vilket luftfartygsoperatören bedriver luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I.

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

Artikel 3f

Särskild reserv för vissa luftfartygsoperatörer

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

- a) som inleder luftfartsverksamhet enligt bilaga I efter det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer överlämnats enligt artikel 3e.1 för en period som avses i artikel 3c.2, eller
- b) vars antal tonkilometer ökat med i genomsnitt mer än 18 % per år mellan det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer överlämnats enligt artikel 3e.1 för en period som avses i artikel 3c.2 och det andra kalenderåret under den perioden, och
- c) vars verksamhet enligt led a, eller ökning av verksamhet enligt led b, inte helt eller delvis utgör en fortsättning på en luftfartsverksamhet som tidigare bedrivits av en annan luftfartygsoperatör.

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

3. En ansökan enligt punkt 2 ska

- a) innehålla verifierade uppgifter om tonkilometer enligt bilagorna IV och V för den luftfartsverksamhet enligt bilaga I som luftfartygsoperatören bedrivit under det andra kalenderåret av den period enligt artikel 3c.2 som ansökan avser,
- b) styrka att villkoren för att vara berättigad till tilldelning enligt punkt 1 är uppfyllda, och
- c) om det rör sig om luftfartygsoperatörer som omfattas av punkt 1 b, ange
 - i) den procentuella ökningen i tonkilometer som genererats av denna luftfartygsoperatör mellan det övervakningsår för vilket uppgifter om tonkilometer lämnats in enligt artikel 3e.1 för en period som avses i artikel 3c.2, och det andra kalenderåret under den perioden,
 - ii) ökningen i tonkilometer, i absoluta tal, som genererats av denna luftfartygsoperatör mellan det övervak-

ningsår för vilket uppgifter om tonkilometer lämnats in enligt artikel 3e.1 för en period som avses i artikel 3c.2 och det andra kalenderåret under den perioden, och

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

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

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

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

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

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

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

- a) tilldelningen av utsläppsrätter från den särskilda reserven till varje luftfartygsoperatör vars ansökan lämnats in till kommissionen i enlighet med punkt 4. Denna tilldelning ska beräknas genom att det riktmärke som avses i punkt 5 multipliceras med
- i) om det rör sig om en luftfartygsoperatör som omfattas av punkt 1 a, uppgifter om tonkilometer i den ansökan som lämnats in till kommissionen enligt punkterna 3 a och 4,

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

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

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

9. Kommissionen får fastställa närmare föreskrifter om hur den särskilda reserven i denna artikel ska fungera, inklusive bedömning av uppfyllande av villkoren för att vara tilldelningsberättigad enligt punkt 1. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 23.3.

Artikel 3g

Övervaknings- och rapporteringsplaner

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

- 5. Följande rubrik och artikel ska införas:

”Kapitel III

Stationära anläggningar

Artikel 3h

Tillämpningsområde

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

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

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

- 7. Följande rubrik ska införas efter artikel 11:

”Kapitel IV

Bestämmelser för luftfartsverksamhet och stationära anläggningar”

- 8. I artikel 11a ska följande punkt införas:

”1a. Om inte annat följer av punkt 3 ska medlemsstaterna, under varje period som avses i artikel 3c, tillåta varje luftfartygsoperatör att använda certifierade utsläppsminskningar (CER) och utsläppsminskningenheter (ERU) från projektverksamhet. Under den period som avses i artikel 3c.1 får luftfartygsoperatörer använda CER och ERU upp till 15 % av det antal utsläppsrätter som luftfartygsoperatörerna ska överlämna enligt artikel 12.2a.

För därefter följande perioder ska procentandelen fastställas på ett sätt som motsvarar förfarandet för att fastställa användningen av CER och ERU under projektverksamhet, som ett led i översynen av detta direktiv och med beaktande av utvecklingen av den internationella klimatförändringsstrategin.

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

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

- 10. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

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

- b) Följande punkt ska införas:

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

- c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

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

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

12. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) i första meningen i punkt 1 ska

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

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

b) punkt 3 ska ersättas med följande:

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

13. Artikel 15 ska ersättas med följande:

"Artikel 15

Kontroll

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

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

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

14. Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

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

b) Punkterna 2 och 3 ska ersättas med följande:

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

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

c) Följande punkter ska läggas till:

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

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

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

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

c) en motivering för ett verksamhetsförbud på gemenskapsnivå, och

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

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

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

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

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

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

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

15. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 18a

Administrerande medlemsstat

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

- a) För en luftfartygsoperatör med en gällande operativ licens som beviljats av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (*) ska administrerande medlemsstat vara den medlemsstat som beviljat luftfartygsoperatören dennes operativa licens, och
- b) i alla övriga fall ska administrerande medlemsstat vara den medlemsstat med de största skattade tillskrivna utsläppen från luftfarten från flygningar som genomförts av den aktuella luftfartygsoperatören under basåret.

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

3. Baserat på bästa tillgängliga uppgifter ska kommissionen

- a) före den 1 februari 2009 offentliggöra en förteckning över luftfartygsoperatörer som den 1 januari 2006 eller senare har bedrivit luftfartsverksamhet enligt bilaga I med angivande av administrerande medlemsstat för varje luftfartygsoperatör i enlighet med punkt 1, och
- b) före den 1 februari varje efterföljande år komplettera förteckningen med de luftfartygsoperatörer som efter det angivna datumet bedrivit luftfartsverksamhet enligt bilaga I.

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

Artikel 18b

Bistånd från Eurocontrol

Kommissionen får, för fullgörandet av sina skyldigheter enligt artiklarna 3c.4 och 18a, begära bistånd av Eurocontrol och får för detta ändamål ingå erforderliga överenskomelser med denna organisation.

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

16. Artikel 19.3 ska ändras på följande sätt:

- a) Sista meningen ska ersättas med följande:

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

- b) Följande stycke ska läggas till:

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

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

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

18. Följande artikel ska införas:

"Artikel 25a

Åtgärder i tredjeland för att minska luftfartsverksamhetens påverkan på klimatet

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

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

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

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

2. Gemenskapen och dess medlemsstater ska fortsätta att sträva efter att nå en överenskommelse om globala åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser från luftfarten. Med beaktande av en sådan överenskommelse ska kommissionen överväga huruvida ändringar av detta direktiv är nödvändiga med avseende på luftfartygsoperatörer."

19. Artikel 28 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 3 b ska ersättas med följande:

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

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Förtroendemannen ska vara underkastad de påföljder som fastställts för överträdelse av kraven på överlämnande av tillräckligt många utsläppsrätter, med undantag av sådana utsläppsrätter som utfärdats enligt kapitel II, för att täcka de totala utsläppen från anlägg-

ningarna i sammanslutningen, genom undantag från artikel 16.2–4."

20. Följande punkt ska läggas till artikel 30:

"4. Senast den 1 juni 2015 ska kommissionen, på grundval av övervakning och erfarenheter av tillämpningen av detta direktiv, göra en översyn av hur direktivet fungerar när det gäller luftfartsverksamheten enligt bilaga I och vid behov lägga fram förslag. Kommissionen ska särskilt beakta

- a) konsekvenserna och effekterna av detta direktiv för hur gemenskapssystemet fungerar som helhet,
- b) hur marknaden för utsläppsrätter för luftfarten fungerar, särskilt när det gäller eventuella störningar på marknaden,
- c) gemenskapssystemets miljöeffektivitet och i vilken omfattning det totala antalet utsläppsrätter som ska tilldelas luftfartygsoperatörer enligt artikel 3c bör minskas i överensstämmelse med EU:s övergripande mål för minskning av utsläppen,
- d) gemenskapssystemets påverkan på luftfartssektorn,
- e) om den särskilda reserven för luftfartygsoperatörer ska behållas, med beaktande av sannolikheten för att tillväxttakten för branschen som helhet kommer att konvergera,
- f) gemenskapssystemets påverkan på det strukturella beroendet av luftfartstransporter för gemenskapens öregioner, regioner utan kust och randområden,
- g) huruvida det bör införas en sluss för att underlätta handeln med utsläppsrätter mellan luftfartygsoperatörer och verksamhetsutövare vid anläggningar samtidigt som man säkerställer att inga transaktioner resulterar i en nettoöverlåtelse av utsläppsrätter från luftfartygsoperatörer till verksamhetsutövare vid anläggningar,
- h) konsekvenserna av tröskelvärden för undantag enligt bilaga I när det gäller högsta tillåtna startmassa och antalet flygningar per år som utförs av en luftfartygsoperatör,
- i) konsekvenserna av undantag från gemenskapssystemet för vissa flygningar som genomförs inom ramen för allmän trafikplikt i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (*).

Kommissionen ska därefter rapportera till Europaparlamentet och rådet.

(*) EGT L 240, 24.8.1992, s. 8. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1)."

21. Följande rubrik ska införas efter artikel 30:

"Kapitel V

Slutbestämmelser"

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

Artikel 2

Införlivande

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

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen översända texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

Artikel 3

Ikraftträdande

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

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

...

På rådets vägnar

Ordförande

...

(*) 18 månader efter det att detta direktiv har trätt i kraft.

BILAGA

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

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

”VERKSAMHETSKATEGORIER SOM OMFATTAS AV DETTA DIREKTIV”

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

”År 2012 ska alla flygningar omfattas som ankommer till eller avgår från flygplatser belägna inom en medlemsstats territorium som omfattas av fördraget.”

c) Följande verksamhetskategori ska läggas till:

”Luftfart

Flygningar som avgår från eller ankommer till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium som omfattas av fördraget.

Koldioxid”

I denna verksamhet ska inte ingå:

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

2. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Följande rubrik ska infogas under huvudrubriken till bilagan:

"DEL A – ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UTSLÄPP FRÅN STATIONÄRA ANLÄGGNINGAR".

b) Följande del ska läggas till:

"DEL B – ÖVERVAKNING OCH RAPPORTERING AV UTSLÄPP FRÅN LUFTFARTSVERKSAMHET

Övervakning av koldioxidutsläpp

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

Bränsleförbrukning x emissionsfaktor

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

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

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

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

Separata beräkningar ska göras för varje flygning och varje bränsletyp.

Rapportering av utsläpp

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

A. Uppgifter för att identifiera luftfartygsoperatören, inklusive:

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

B. För varje bränsletyp för vilka utsläppen beräknas:

- Bränsleförbrukning.
- Emissionsfaktor.
- Sammanlagda utsläpp från alla flygningar som luftfartygsoperatören utfört under rapportperioden och som omfattas av bilaga I.
- Sammanlagd utsläppsmängd från:
 - alla flygningar som omfattas av bilaga I och som luftfartygsoperatören genomfört under rapportperioden med avgång från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium och ankomst till en flygplats belägen inom samma medlemsstats territorium,
 - alla andra flygningar som omfattas av bilaga I och som luftfartygsoperatören genomfört under rapportperioden,

- Sammanlagd utsläppsmängd från alla flygningar som omfattas av bilaga I och som luftfartygsoperatören genomfört under rapportperioden som:
 - avgick från varje medlemsstat, och
 - ankom till varje medlemsstat från tredjeland.
- Osäkerhetsfaktor.

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

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

antal tonkilometer = sträcka x nyttolast

där

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

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

För beräkning av nyttolast

- ska antalet passagerare vara lika med antalet personer ombord minus antalet medlemmar i besättningen,
- får luftfartygsoperatören välja att tillämpa antingen den faktiska massan eller ett standardvärde för massan passagerare och incheckat bagage i operatörens massa- och balansdokumentationen för de berörda flygningarna, eller ett standardvärde för massan för varje passagerare och hans incheckade bagage på 110 kg.

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

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

A. Uppgifter för att identifiera luftfartygsoperatören, inklusive:

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

B. Uppgifter om tonkilometer:

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

3. Bilaga V ska ändras på följande sätt:

a) Följande rubrik ska införas under huvudrubriken till bilagan:

"DEL A – KONTROLL AV UTSLÄPP FRÅN STATIONÄRA ANLÄGGNINGAR"

b) Följande del ska läggas till:

"DEL B – KONTROLL AV UTSLÄPP FRÅN LUFTFARTSVERKSAMHET"

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

För detta ändamål ska

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

Ytterligare bestämmelser för kontroll av rapporter om utsläpp från luftfartsverksamhet

14. Kontrollören ska i synnerhet förvissa sig om att

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

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

15. De allmänna principer och metoder som i denna bilaga är fastställda för kontroll av utsläppsrapporter inlämnade enligt artikel 14.3, ska i förekommande fall på motsvarande sätt tillämpas vid kontroll av uppgifter om tonkilometer som avser luftfartsverksamhet.

16. Kontrollören ska i synnerhet förvissa sig om att luftfartygsoperatörerna i sina ansökningar enligt artikel 3e.1 och artikel 3f.2 endast tagit med faktiskt utförda flygningar som de varit ansvariga för och som omfattas av bilaga I. Som underlag för detta ska kontrollören använda uppgifter om luftfartygsoperatörernas trafik, däribland uppgifter från Eurocontrol vilka beställts av luftfartygsoperatörerna. Kontrollören ska dessutom förvissa sig om att de uppgifter om nyttolast som luftfartygsoperatörerna rapporterat överensstämmer med de uppgifter om nyttolast som luftfartygsoperatörerna bevarat av säkerhetsskäl."

RÅDETS MOTIVERING

I INLEDNING

I december 2006 antog kommissionen sitt förslag ⁽¹⁾ till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet införs i systemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen. Detta förslag översändes till rådet den 22 december 2006.

Europaparlamentet antog den 13 november 2007 sitt yttrande vid första behandlingen.

Ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande den 30 maj 2007 ⁽²⁾.

Regionkommittén antog sitt yttrande den 10 oktober 2007 ⁽³⁾.

Rådet antog sin gemensamma ståndpunkt den 18 april 2008.

II SYFTE

Det huvudsakliga syftet med det föreslagna direktivet är att minska luftfartens påverkan på klimatförändringen, med tanke på de ökande utsläppen från luftfartssektorn, nämligen genom att inbegripa luftfartsverksamhet i det allmänna gemenskapssystemet för handel med utsläppsrätter.

Förslaget har fått formen av en ändring av direktiv 2003/87/EG (direktivet om utsläppshandel).

III ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Allmänt

I den gemensamma ståndpunkten införlivas ett antal av Europaparlamentets ändringar vid första behandlingen, antingen ordagrant, delvis eller till innebörden. Genom ändringarna förbättras eller förtydligas texten i det föreslagna direktivet. Andra ändringar återspeglas emellertid inte i den gemensamma ståndpunkten eftersom rådet enades om att de var onödiga och/eller ogenomförbara, därför att de inte hade tillräckligt stöd i aktuella vetenskapliga insikter och genomförandet skulle innebära ökade och icke-proportionerliga administrativa kostnader.

Den gemensamma ståndpunkten inbegriper också ett antal andra ändringar än de som anges i Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen, eftersom i flera fall bestämmelser i det ursprungliga kommissionsförslaget har kompletterats med nya delar eller formulerats om helt och hållet, och några helt nya bestämmelser har införts.

Därutöver förekommer ändringar av lydelsen för att göra texten klarare eller för att sörja för den genomgående konsekvensen i direktivet.

Specifikt

(1) Inledningsdatum och räckvidd för systemet

Rådet, som höll med Europaparlamentet, har avvisat den tvåstegsstrategi som kommissionen föreslog och bestämt sig för **ett enda inledningsdatum för alla flyg** i systemet. Detta ansågs nödvändigt för att garantera att systemet får större miljöinverkan samtidigt som snedvridningen av konkurrensen blir så liten som möjligt. Tvärtemot kommissionen och Europaparlamentet, som båda föreslagit 2011 som inledningsår, avgjorde emellertid rådet att det skulle vara rimligt att skjuta upp införandet av systemet med ett år, dvs. till **2012**, med tanke på de förfaranden som ingår i antagande av lagstiftning, systemets komplexitet och behovet av att införa ett antal genomförandeåtgärder.

⁽¹⁾ 5154/07 – KOM(2006) 818 slutlig.

⁽²⁾ EUT C 206, 27.7.2007, s. 47.

⁽³⁾ EUT C 305, 15.12.2007, s. 15.

(2) Tilldelning

Rådet anser – nästan exakt som Europaparlamentet – att frågan om tilldelning av utsläppsrätter är av avgörande betydelse för att systemet ska fungera. I detta hänseende har rådet infört ett antal ändringar av kommissionsförslaget vilka skulle föra innehållet närmare andemeningen i vissa av Europaparlamentets ändringar, även om ändringarna inte ordagrant ingår i den gemensamma ståndpunkten.

Medan rådet har behållit **taket** på 100 % av de historiska utsläppen, som i kommissionens förslag, har det ändå angett att en framtida minskning kan vara möjlig inom ramen för en översyn av hur direktivet fungerar när det gäller luftfartsverksamheten, vilken ska genomföras senast 2015 (artikel 30.4).

Rådet instämde med kommissionens val av **tilldelningsmekanism** som delvis skulle fungera genom avgiftsfri tilldelning av utsläppsrätter på grundval av ett enkelt riktmärke och delvis genom auktioner.

Rådet har dock **justerat riktmärket något** genom att införa ändringar av nyttolasten (som det ökade till 110 kg per passagerare och deras incheckade bagage) och av avståndet (95 km lades till storcirkelavståndet) som används för att beräkna luftfartsverksamheten (*tonkilometer*) för varje luftfartygsoperatör.

När det gäller **auktionsnivån** har rådet avvisat kommissionens förslag att använda en procentsats som motsvarar genomsnittet av de procentsatser som föreslagits av de medlemsstater som skulle inbegripa auktioner i sina nationella fördelningsplaner, och i stället valt en **fast procentsats på 10 %**. Därtill införde rådet också uttryckligen möjligheten att öka procentsatsen i samband med den allmänna översynen av direktivet om utsläppshandel. Trots att Europaparlamentets ändring 74 inte tagits med i den gemensamma ståndpunkten har den gemensamma ståndpunkten i själva verket ändå samma allmänna inställning eftersom man erkänner att det vore önskvärt att möjliggöra en (gradvis) ökning av auktionsnivån. Valet av en ursprungligen låg procentsats i förening med möjligheten till framtida ökningar föredrogs av rådet, eftersom det innebär ett försiktigare tillvägagångssätt som å ena sidan garanterar att luftfarten inte behandlas markant annorlunda än andra sektorer som omfattas av handeln med utsläppsrätter och å andra sidan sörjer för bättre anpassning till gemenskapssystemets övergripande funktionssätt.

Beträffande **utnyttjandet av vinsten från auktionerna** har rådet antagit en ståndpunkt som skiljer sig något från såväl kommissionens som Europaparlamentets. Enligt den nuvarande formuleringen av artikel 3d.4 är det medlemsstaternas sak att avgöra hur dessa inkomster ska användas. I artikel 3d.4 föreskrivs dock att dessa inkomster ska användas för att ta itu med klimatförändringar både i EU och i tredje-länder samt för att täcka de administrativa kostnaderna för systemet. Denna ändring är avsedd att garantera respekt för övervägande författningsmässiga och/eller budgetära principer i ett antal medlemsstaters nationella rättsordning.

En av de viktigaste nya delar som rådet har infört i kommissionens förslag gäller inrättandet av en **särskild reserv för nya eller snabbt växande luftfartygsoperatörer** (dvs. operatörer som kan uppvisa en årlig tillväxt på 18 % under åren som följer på det basår som användes för tilldelning av utsläppsrätter). Enligt artikel 3f skulle en fast procentsats (3 %) av utsläppsrätterna avsättas för att tilldelas berättigade luftfartygsoperatörer på grundval av ett riktmärkessystem av samma typ som det som användes för den ursprungliga tilldelningen. Genom införandet av en sådan bestämmelse skulle det garanteras att nya luftfartsoperatörer eller luftfartygsoperatörer i medlemsstater med ursprungligen mycket låg (men nu stigande) rörlighet inte skulle bli lidande på systemet. Rådet har skapat en motvikt till varje eventuell snedvridning av marknaden genom att göra fördelningen av utsläppsrätter ur den särskilda reserven till en engångsföreteelse, tillsammans med en bestämmelse om att den resulterande årliga tilldelningen per tonkilometer för berättigade luftfartygsoperatörer inte ska vara större än den årliga tilldelningen per tonkilometer för luftfartygsoperatörer enligt den huvudsakliga tilldelningen (artikel 3f.6). Rådet rör sig alltså i själva verket i samma riktning som parlamentets ändringar 22, 28 och 33. Ändå skulle den särskilda reservens funktion som den anges i den gemensamma ståndpunkten innebära lägre administrativa kostnader och skulle inte leda till någon betydande snedvridning av marknaden.

(3) Undantag

Rådet har ytterligare **finslipat** ett antal undantag från systemet och därvid tagit hänsyn till motsvarande parlamentsändringar (dvs. ändringarna 51, 52, 53, 70 och 79). Det har sålunda beslutat att inte utesluta flygningar för EU-statschefer från systemet, men att däremot ta med undantag för flygningar i samband med sökning och räddning, flygningar för bekämpning av brand, humanitära flygningar och ambulans-flygningar. Därtill utesluts också flygningar som uteslutande genomförs i syfte att kontrollera, testa eller certifiera flygplan eller utrustning, oberoende av om den är luftburen eller markbaserad.

Den gemensamma ståndpunkten har infört ytterligare ett undantag från systemet, nämligen en **de minimis-klausul** genom vilken man undantar flygningar som utförs av operatörer av kommersiella lufttransporter som under tre fyramånadersperioder i rad genomför färre än 243 flygningar per period. Rådet har kombinerat detta undantag med en motsvarande definition av *operatör av kommersiella lufttransporter* och ett skäl i ingressen genom vilket man vill se till att operatörer med mycket liten verksamhet, inbegripet många operatörer från utvecklingsländer, inte står inför orimliga administrativa kostnader. På det sättet sänder man en stark politisk signal till utvecklingsländerna, samtidigt som byråkratin och de allmänna administrativa bördorna i samband med förvaltningen av systemet minskas. De tänkbara negativa effekterna på marknaden beaktas genom valet av ett neutralt kriterium för undantagen, på grundval av "ren" verksamhet.

Rådet har – nästan exakt som Europaparlamentet – även beaktat **de yttersta randområdenas särskilda behov och särskild status för flygningar som utförs i enlighet med allmän trafikplikt**. Den gemensamma ståndpunkten utesluter från systemet flygningar som utförs inom ramen för allmän trafikplikt på rutter inom de yttersta randområdena eller på rutter där den erbjudna kapaciteten inte överstiger 30 000 platser per år, samt inför även motsvarande skäl i ingressen. I detta hänseende går den därför längre än Europaparlamentets ändring 78.

(4) Övriga frågor

Det införs en ny artikel (artikel 3g) som ålägger medlemsstaterna den ytterligare skyldigheten att se till att luftfartygsoperatörer till den behöriga myndigheten lämnar in **övervaknings- och rapporteringsplaner** med åtgärder för att övervaka och rapportera utsläpp och uppgifter om tonkilometer för inlämnande av ansökningar om tilldelning av utsläppsrätter.

Ett antal nya punkter läggs till beträffande artikeln om **verkställighet** (artikel 16) i direktivet om utsläppshandel, vilka ger den administrerande medlemsstaten möjlighet att begära att kommissionen ska utfärda verksamhetsförbud på gemenskapsnivå för en luftfartygsoperatör som inte rättar sig efter kraven i direktivet. Införande av verksamhetsförbud betraktas visserligen som en verkställighetsåtgärd att ta till som en sista utväg, men det ansågs nödvändigt att ta med detta för att garantera att luftfartygsoperatörer fullt ut rättar sig efter systemet, vilket är av yttersta vikt för rådet.

Dessutom har rådet ändrat kommissionens förslag när det gäller **omvandling av rättigheter och därpå följande utnyttjande av dem vid uppfyllande av internationella förpliktelser**, och valt ett "halvöppet" system samt strukit den bestämmelse i kommissionsförslaget som skulle ha gjort det möjligt för luftfartygsoperatörer att omvandla sina utsläppsrätter till utsläppsrätter som kan utnyttjas av andra operatörer. Som ett erkännande av att inrikes (och inte internationell) luftfart är en del av medlemsstaternas skyldigheter under den första perioden med skyldigheter enligt Kyotoprotokollet har ett nytt stycke lagts till i den nuvarande artikel 19 i direktivet om utsläppshandel enligt vilket förordningen om register ska säkerställa att utsläppsrätter, CER och ERU endast överförs till medlemsstaternas återlösenkonton för den första perioden med skyldigheter enligt Kyotoprotokollet i den mån de motsvarar utsläpp som ingår i de totala utsläppen i medlemsstaternas inventeringar för denna period.

Rådet har också väsentligt ändrat artikel 25a, där man nu försöker klargöra de olika institutionella förfaranden som kommissionen kan anlita för att anpassa, justera eller ändra direktivet efter samråd eller ingående av nya avtal med **tredjeländer**. Vikten av att finna en global lösning på problemet med att minska utsläppen från luftfartsverksamhet betonas, liksom behovet av att eftersträva optimal samverkan mellan gemenskapssystemet och likvärdiga system i tredjeländer. Även om rådet valde att inte ordagrant införliva motsvarande parlamentsändring (ändring nr 49) följer i detta hänseende andan i den gemensamma ståndpunkten mycket nära resonemanget bakom ändringen.

Slutligen lades ett antal punkter till i den nuvarande **översynsklausulen** i direktivet om utsläppshandel (artikel 30) för att fungera som en "checklista" vid översynen av hur direktivet fungerar i samband med luftfartsverksamhet och vid hantering av sådana problem som troligen kommer att uppstå när denna verksamhet tas med i det allmänna systemet för handel med utsläppsrätter.

IV SLUTSATS

Rådet anser att den gemensamma ståndpunkten utgör ett väl avvägt paket med åtgärder som skulle bidra till att minska luftfartsutsläppen på ett sätt som stämmer överens med EU:s politik och mål, så som de även kommer till uttryck inom Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar, samtidigt som det garanteras att systemet tillämpas på alla luftfartygsoperatörer utan åtskillnad beträffande nationalitet, och anser därför att inbegripande av luftfarten i gemenskapens system för handel med utsläppsrätter inte bör leda till snedvridning av konkurrensen.

Rådet ser fram emot konstruktiva diskussioner med Europaparlamentet, så att direktivet ska kunna antas så snart som möjligt.
