

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/101/EF

af 19. november 2008

om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfartsaktiviteter i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

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

⁽¹⁾ EUT C 175 af 27.7.2007, s. 47.

⁽²⁾ EUT C 305 af 15.12.2007, s. 15.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 13.11.2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 18.4.2008 (EUT C 122 E af 20.5.2008, s. 19) og Europa-Parlamentets holdning af 8.7.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets afgørelse af 24.10.2008.

⁽⁴⁾ EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32.

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

(3) Det Europæiske Råd, som mødtes i Bruxelles den 8. og 9. marts 2007, understregede, at det er af afgørende betydning at nå det strategiske mål om at begrænse den globale gennemsnitlige temperaturstigning til højst 2 °C over det førindustrielle niveau. De seneste videnskabelige resultater, der blev offentliggjort i den fjerde vurderingsrapport fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC) viser med endnu større tydelighed, at de negative virkninger af klimaændringerne i stigende grad udgør en alvorlig risiko for økosystemer, fødevarerproduktion og opnåelse af en bæredygtig udvikling og opfyldelse af årtusindudviklingsmålene samt for menneskers sundhed og sikkerhed. Hvis 2 °C-målet skal holdes inden for rækkevidde, skal drivhusgaskoncentrationen i atmosfæren stabiliseres til ca. 450 ppmv CO₂-ækvivalenter, hvilket kræver, at de globale drivhusgasemissioner topper inden for de næste 10-15 år, samt at der foretages betydelige globale emissionsreduktioner senest i 2050 til mindst 50 % under 1990-niveauet.

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

⁽⁵⁾ EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.

- (5) Det Europæiske Råd har understreget, at EU er forpligtet til at indgå en global og samlet aftale om reduktion af drivhusgasemissionerne efter 2012, hvilket vil være en effektiv, virkningsfuld og hensigtsmæssig reaktion af det nødvendige omfang til imødegåelse af udfordringerne i forbindelse med klimaændringerne. Det er blevet enigt om en 30 % reduktion af EU's drivhusgasemissioner under 1990-niveauet inden 2020 som EU's bidrag til en global og samlet aftale for tiden efter 2012, under forudsætning af at andre udviklede lande forpligter sig til lignende emissionsreduktioner, og at de økonomisk mere udviklede udviklingslande forpligter sig til et passende bidrag i overensstemmelse med deres ansvar og respektive kapaciteter. EU fører fortsat an i forhandlingerne om en ambitiøs international aftale om at nå det mål at begrænse den globale temperaturstigning til 2 °C og blev opmuntret af de fremskridt, der blev gjort i retning af dette mål på trettende konference mellem parterne i UNFCCC på Bali i december 2007. EU vil søge at sikre, at en sådan global aftale omfatter foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne fra luftfarten, og Kommissionen bør i denne forbindelse overveje, hvilke ændringer, der er nødvendige i dette direktiv, som det anvendes på luftfartøjsoperatører.
- (6) Den 14. februar 2007 vedtog Europa-Parlamentet en beslutning om klimaændringer⁽¹⁾, hvori det henviste til det mål at begrænse den globale gennemsnitlige temperaturstigning til 2 °C over det førindustrielle niveau og indtrængende opfordrede EU til at opretholde sin førende rolle i forhandlingerne med henblik på fastsættelsen af en international ramme for klimaændringer for perioden efter 2012 samt til at opretholde et højt ambitionsniveau i fremtidige forhandlinger med sine internationale partnere, og hvori det understregede behovet for senest i 2020 at gennemføre samlede emissionsreduktioner i alle industrialiserede lande på 30 % i forhold til emissionsniveauet i 1990 med henblik på senest i 2050 at opnå en reduktion på 60-80 %.
- (7) Ifølge UNFCCC skal alle parterne opstille og gennemføre nationale og i givet fald regionale programmer for foranstaltninger til at imødegå klimaændringerne.
- (8) Ifølge Kyotoprotokollen til UNFCCC, som blev godkendt på vegne af Det Europæiske Fællesskab ved Rådets beslutning 2002/358/EF⁽²⁾, skal de udviklede lande gennem samarbejde i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) søge at begrænse og reducere emissionerne fra luftfarten af drivhusgasser, der ikke er reguleret af Montreal-protokollen.
- (9) Fællesskabet er ikke kontraherende part i Chicago-konventionen om international civil luftfart af 1944 (Chicago-konventionen), men alle medlemsstaterne er parter heri og medlemmer af ICAO. Sammen med andre stater i ICAO støtter medlemsstaterne fortsat arbejdet med at udvikle foranstaltninger, herunder markedsbaserede instrumenter, til imødegåelse af klimapåvirkningen fra luftfarten. På det sjette møde i ICAO's komité for miljøbeskyttelse i forbindelse med luftfart (ICAO Committee on Aviation Environmental Protection) i 2004 var der enighed om, at en luftfartsspecifik emissionshandelsordning baseret på en ny retsakt i ICAO-regi ikke var nogen tiltrækkende løsning, som derfor dengang ikke længere burde overvejes. Resolution A35-5 fra ICAO's 35. samling i september 2004 indeholdt derfor ikke forslag om et nyt retligt instrument, men støttede i stedet åben emissionshandel og muligheden for, at staterne kan inddrage emissionerne fra international luftfart i deres emissionshandelsordninger. I tillæg L til resolution A36-22 fra ICAO's 36. samling i september 2007 henstilles det til de kontraherende stater ikke at gennemføre en emissionshandelsordning vedrørende andre kontraherende staters luftfartøjsoperatører, medmindre det sker på grundlag af en aftale mellem disse stater. Under henvisning til at Chicagokonventionen udtrykkeligt anerkender, at hver enkelt kontraherende part har ret til på et ikke-diskriminerende grundlag at anvende sine egne luftfartslove og -bestemmelser på luftfartøjer fra alle stater, tog Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater og 15 andre europæiske stater forbehold med hensyn til denne resolution og forbeholdt sig i henhold til Chicago-konventionen ret til på et ikke-diskriminerende grundlag at vedtage og anvende markedsbaserede foranstaltninger på alle luftfartøjsoperatører fra alle stater, der tilbyder luftfartstjenester til, fra eller inden for deres område.
- (10) I Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram fastlagt ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF⁽³⁾ blev det fastslået, at Fællesskabet skulle identificere og lancere specifikke tiltag til at reducere drivhusgasemissionerne fra luftfart, hvis ICAO ikke var nået til enighed om sådanne tiltag inden udgangen af 2002. Rådet har i sine konklusioner fra oktober 2002, december 2003 og oktober 2004 gentagne gange anmodet Kommissionen om at fremsætte forslag til tiltag til at mindske klimapåvirkningen fra international luftfart.
- (11) For at de nødvendige betydelige emissionsreduktioner kan opnås, bør der gennemføres politikker og foranstaltninger på medlemsstats- og fællesskabsniveau i alle de økonomiske sektorer i Fællesskabet. Hvis klimapåvirkningen fra luftfartssektoren fortsætter med at vokse med umindsket fart, vil det i høj grad underminere de reduktioner til bekæmpelse af klimaændringerne, der gennemføres i andre sektorer.

⁽¹⁾ EUT C 287 E af 29.11.2007, s. 344.

⁽²⁾ EFT L 130 af 15.5.2002, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.

- (12) Kommissionen fremlagde en strategi til mindske af klimapåvirkningerne fra luftfarten i sin meddelelse af 27. september 2005 til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget med titlen »Mindske af klimapåvirkningerne fra luftfarten«. Som led i en omfattende pakke af foranstaltninger blev det i strategien foreslået, at luftfarten blev inddraget i fællesskabsordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter; desuden blev det foreslået, at der som led i den anden fase af det europæiske klimaændringsprogram skulle nedsættes en multi-stakeholder-arbejdsgruppe for luftfarten, der skulle undersøge, hvordan luftfarten kan inddrages i fællesskabsordningen. I sine konklusioner af 2. december 2005 erkendte Rådet, at inddragelse af luftfartssektoren i fællesskabsordningen synes at være den bedste vej frem ud fra et økonomisk og miljømæssigt synspunkt, og anmodede Kommissionen om at forelægge et forslag til retsakt inden udgangen af 2006. I sin beslutning af 4. juli 2006 om mindske af klimapåvirkningerne fra luftfarten⁽¹⁾ erkendte Europa-Parlamentet, at emissionshandel vil kunne spille en rolle som led i en omfattende pakke af foranstaltninger til nedbringelse af luftfartens klimapåvirkning, forudsat at indsatsen udformes hensigtsmæssigt.
- (13) I en omfattende pakke af foranstaltninger bør der også inddrages operationelle og teknologiske foranstaltninger. Forbedringer i lufttrafikstyringssystemet som led i det fælles europæiske luftrum og SESAR-programmerne kunne bidrage til at øge den generelle brændstofeffektivitet med op til 12 %. Forskning i ny teknologi, herunder metoder til forbedring af luftfartøjernes brændstofeffektivitet, kan yderligere nedbringe luftfartsemissionerne.
- (14) Formålet med ændringerne til direktiv 2003/87/EF ved nærværende direktiv er at mindske klimapåvirkningerne fra luftfarten ved at inddrage emissionerne fra luftfarten i fællesskabsordningen.
- (15) Luftfartøjsoperatører har den mest direkte kontrol over de benyttede flytyper og deres drift og bør derfor have ansvaret for at opfylde de forpligtelser, der følger af dette direktiv, herunder pligten til at udarbejde en overvågningsplan og til at overvåge og rapportere emissioner i overensstemmelse med denne plan. En luftfartøjsoperatør kan identificeres ved hjælp af en ICAO-designatorkode eller en anden anerkendt designatorkode, der anvendes til identifikation af flyvningen. Kendes luftfartøjsoperatørens identitet ikke, bør luftfartøjets ejer anses for at være luftfartøjsoperatør, medmindre ejeren kan bevise, hvilken anden person, der var operatør.
- (16) For at undgå konkurrenceforvridninger og for at forbedre miljøeffektiviteten bør emissionerne fra alle flyvninger til og fra Fællesskabets flyvepladser inddrages i ordningen fra 2012.
- (17) Fællesskabet og dets medlemsstater bør fortsat søge at nå til enighed om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne fra luftfarten. Derved kan fællesskabsordningen tjene som model for anvendelse af emissionshandel i verden som helhed. Fællesskabet og dets medlemsstater bør fortsat være i kontakt med tredjeparter under gennemførelsen af dette direktiv og tilskynde tredjelande til at træffe tilsvarende foranstaltninger. Hvis et tredjeland træffer foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningen fra flyvninger til Fællesskabet og derved opnår en miljøvirkning, der mindst svarer til dette direktivs, bør Kommissionen, efter at have ført samråd med dette land, overveje, hvilke muligheder der er for at skabe et optimalt samspil mellem fællesskabsordningen og det pågældende lands foranstaltninger. Emissionshandelsordninger, der udvikles i tredjelande, begynder at skabe et optimalt samspil med fællesskabsordningen, afhængig af hvor stor en del af luftfarten de dækker. Bilaterale aftaler om kombineret af fællesskabsordningen med andre handelsordninger for at opnå en fælles ordening eller om hensyntagen til tilsvarende foranstaltninger for at undgå overlappende regulering kunne være et skridt i retning af en global aftale. Når der indgås sådanne bilaterale aftaler, kan Kommissionen ændre de typer luftfartsaktiviteter, der omfattes af fællesskabsordningen, herunder foretage heraf betingede tilpasninger af den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatørerne.
- (18) I overensstemmelse med princippet om en bedre regulering bør visse flyvninger ikke være omfattet af fællesskabsordningen. For desuden at undgå uforholdsmæssigt store administrative byrder bør erhvervsmæssige lufttransportoperatører, der i tre på hinanden følgende perioder på fire måneder foretager under 243 flyvninger pr. periode, ikke være omfattet af fællesskabsordningen. Dette vil være til gavn for luftfartsselskaber, der driver begrænsede luftfartstjenester inden for fællesskabsordningens anvendelsesområde, herunder luftfartsselskaber fra udviklingslande.
- (19) Luftfarten påvirker det globale klima gennem udledning af kuldioxid, nitrogenoxider, vanddamp og sulfat- og sodpartikler. IPCC har vurderet, at den samlede påvirkning af klimaet fra luftfarten i øjeblikket er 2 til 4 gange større end virkningerne af luftfartens tidligere CO₂-emissioner alene. Nyere forskning i Fællesskabet viser, at den

(¹) EUT C 303 E af 13.12.2006, s. 119.

samlede påvirkning af klimaet fra luftfarten vil kunne være ca. 2 gange større end virkningerne fra kuldioxid alene. I ingen af disse skøn tages der imidlertid hensyn til de yderst usikre virkninger af cirrusskyer. I overensstemmelse med traktatens artikel 174, stk. 2, skal Fællesskabets politik på miljøområdet bygge på forsigtighedsprincippet. I afventning af videnskabelige fremskridt bør der tages videst muligt hensyn til alle virkningerne fra luftfarten. Emissionerne af nitrogenoxider vil blive taget op i anden lovgivning, som Kommissionen vil foreslå i 2008. Forskningen i dannelsen af kondensationsstriber og cirrusskyer samt effektive begrænsningsforanstaltninger, herunder operationelle og tekniske foranstaltninger, bør fremmes.

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

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

(22) Luftfarten bidrager til den samlede klimapåvirkning, der skyldes menneskelige aktiviteter, og den miljøpåvirkning, der skyldes drivhusgasemissioner fra luftfartøjer, kan begrænses gennem foranstaltninger til imødegåelse af klimaændringer i EU og tredjelande, særlig udviklingslande, og til finansiering af forskning og udvikling med henblik på begrænsning og tilpasning, herunder navnlig inden for flyteknik og lufttransport. I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet træffer medlemsstaterne afgørelse om nationale offentlige udgifter. Med forbehold

af denne holdning bør provenuet fra auktion af kvoter eller et tilsvarende beløb, såfremt medlemsstatens overordnede budgetmæssige principper som f.eks. principperne om enhed og bruttoopgørelse kræver det, anvendes til begrænsning af drivhusgasemissionerne, til tilpasning til virkningerne af klimaændringer i EU og tredjelande, til finansiering af forskning og udvikling med henblik på begrænsning og tilpasning samt til dækning af administrationsomkostningerne ved fællesskabsordningen. Provenuet fra auktionerne bør også anvendes til transport med lav emission. Auktionsprovenuet bør navnlig anvendes til at finansiere bidrag til Verdensfonden for Energieffektivitet og Vedvarende Energi og foranstaltninger til at forebygge skovrydning og til at lette tilpasningen i udviklingslandene. Bestemmelserne i dette direktiv om anvendelsen af provenuet bør ikke foregribe en beslutning om anvendelsen af provenuet fra auktioner af kvoter i forbindelse med den bredere generelle revision af direktiv 2003/87/EF.

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

(24) For at øge fællesskabsordningens omkostningseffektivitet bør luftfartøjsoperatørerne, op til et harmoniseret loft, kunne anvende godkendte emissionsreduktioner (CER) og emissionsreduktionsenheder (ERU) fra projektaktiviteter til at opfylde deres forpligtelser til at returnere kvoter. Anvendelsen af CER og ERU bør være forenelig med kriterierne for accept til brug i handelsordningen i dette direktiv. Gennemsnittet af de procentsatser, medlemsstaterne har specificeret for anvendelsen af CER og ERU for Kyotoprotokollens første forpligtelsesperiode, ligger på omkring 15 %.

(25) I sine konklusioner fra mødet i Bruxelles den 13. og 14. marts 2008 erkendte Det Europæiske Råd, at risikoen for CO₂-lækage i en global kontekst af konkurrerende markeder er et problem, der skal analyseres og tackles hurtigt i det nye emissionshandelsdirektiv, så der kan træffes passende foranstaltninger, hvis de internationale forhandlinger slår fejl. En international aftale er stadig den bedste måde at håndtere dette spørgsmål på.

- (26) For at mindske de administrative byrder for luftfartøjsoperatørerne bør kun én medlemsstat være ansvarlig for en given luftfartøjsoperatør. Medlemsstaterne bør forpligtes til at sikre, at luftfartøjsoperatører, som har fået udstedt en licens i den pågældende medlemsstat, eller luftfartøjsoperatører uden licens eller luftfartøjsoperatører fra tredjelande, hvis emissioner i et basisår for størstedelens vedkommende kan tilskrives den pågældende medlemsstat, opfylder bestemmelserne i dette direktiv. Såfremt en luftfartøjsoperatør ikke opfylder kravene i dette direktiv, og andre håndhævelsesforanstaltninger truffet af den administrerende medlemsstat ikke har kunnet sikre opfyldelsen, bør medlemsstaterne handle solidarisk. Den administrerende medlemsstat bør derfor som en sidste udvej kunne anmode Kommissionen om at træffe afgørelse om nedlæggelse af et driftsforbud på fællesskabsplan over for den pågældende luftfartøjsoperatør.
- (27) Da emissionerne fra international luftfart ikke er integreret i medlemsstaternes forpligtelser efter Kyotoprotokollen, bør kvoter tildelt luftfartssektoren kun anvendes til at opfylde luftfartøjsoperatørernes forpligtelser til at returnere kvoter efter dette direktiv med henblik på at undgå negative konsekvenser for fællesskabsordningens regnskabssystem.
- (28) For at sikre ligebehandling af luftfartøjsoperatører bør medlemsstaterne for de luftfartøjsoperatører, de har ansvaret for, følge harmoniserede regler i overensstemmelse med særlige retningslinjer, som Kommissionen udarbejder.
- (29) For at beskytte fællesskabsordningens miljøintegritet bør enheder, som returneres af luftfartøjsoperatører, kun tælle i forbindelse med drivhusgasreduktionsmål, som tager hensyn til disse emissioner.
- (30) Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol) er muligvis i besiddelse af oplysninger, der kan hjælpe medlemsstaterne eller Kommissionen med at opfylde deres forpligtelser efter dette direktiv.
- (31) Fællesskabsordningens bestemmelser om overvågning, rapportering og verifikation af emissionerne og om sanktioner for driftsledere bør også gælde for luftfartøjsoperatører.
- (32) Kommissionen bør i lyset af erfaringerne med anvendelsen tage op til revision, hvordan direktiv 2003/87/EF fungerer for så vidt angår luftfartsaktiviteter, og derefter aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (33) Revisionen af, hvordan direktiv 2003/87/EF fungerer for så vidt angår luftfartsaktiviteter, bør tage hensyn til den strukturelle afhængighed af luftfart i de lande, der ikke råder over passende og sammenlignelige alternative transportformer, og som derfor er meget afhængige af lufttransport, og hvor turistsektoren yder et stort bidrag til disse landes bruttonationalprodukt. Der bør lægges særlig vægt på at begrænse eller helt fjerne eventuelle adgangs- og konkurrenceevneproblemer for regionerne i Fællesskabets yderste periferi, som anført i traktatens artikel 299, stk. 2, og problemer med offentlige serviceforpligtelser i forbindelse med gennemførelsen af dette direktiv.
- (34) Ministererklæringen vedrørende Gibraltar lufthavn, som der blev opnået enighed om den 18. september 2006 i Cordoba under det første møde på ministerplan i dialogforummet vedrørende Gibraltar, træder i stedet for den fælles erklæring vedrørende lufthavnen, der blev fremsat den 2. december 1987 i London, og fuld iagttagelse heraf anses for at være ensbetydende med iagttagelse af erklæringen fra 1987.
- (35) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (36) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at træffe foranstaltninger vedrørende bortauktionering af kvoter, der ikke skal tildeles gratis, til at vedtage nærmere regler for administrationen af den særlige reserve for visse luftfartøjsoperatører og for procedurerne vedrørende anmodninger om, at Kommissionen træffer afgørelse om nedlæggelse af et driftsforbud over for en luftfartøjsoperatør, samt til at ændre de i bilag I opførte luftfartsaktiviteter, hvis et tredjeland indfører foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningerne fra luftfarten. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere dette direktiv med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (37) Målet for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af den påtænkte handlings omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (38) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽²⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

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

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer til direktiv 2003/87/EF

I direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Følgende overskrift indsættes før artikel 1:

»KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER.

- 2) Følgende stykke tilføjes i artikel 2:

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

- 3) Artikel 3 ændres således:

- a) Litra b) affattes således:

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

- b) Følgende litraer tilføjes:

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

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

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

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

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

- 4) Efter artikel 3 indsættes følgende kapitel:

»KAPITEL II

LUFTFART

Artikel 3a

Anvendelsesområde

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

Artikel 3b

Luftfartsaktiviteter

Senest den 2. august 2009 udarbejder Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 23, stk. 2, retningslinjer for den nærmere fortolkning af de i bilag I anførte luftfartsaktiviteter.

Artikel 3c

Samlet mængde kvoter til luftfart

1. For perioden fra den 1. januar 2012 til den 31. december 2012 svarer den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatørerne, til 97 % af de historiske luftfartsemissioner.

2. For den i artikel 11, stk. 2, nævnte periode, der begynder den 1. januar 2013, og, såfremt der ikke foretages nogen ændringer som følge af den i artikel 30, stk. 4, omhandlede revision, for hver efterfølgende periode svarer den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatørerne, til 95 % af de historiske luftfartsemissioner ganget med antallet af år i perioden.

Denne procentsats kan revideres som led i den generelle revision af dette direktiv.

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

4. Senest den 2. august 2009 fastsætter Kommissionen de historiske luftfartsemissioner ud fra de bedste tilgængelige data, herunder beregninger baseret på faktisk trafikinformation. Denne beslutning overvejes i det i artikel 23, stk. 1, nævnte udvalg.

Artikel 3d

Metode til tildeling af kvoter til luftfarten ved auktion

1. I den i artikel 3c, stk. 1, nævnte periode bortauktioneres 15 % af kvoterne.

2. Fra 1. januar 2013 bortauktioneres 15 % af kvoterne. Denne procentdel kan blive forhøjet som led i den generelle revision af dette direktiv.

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

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

4. Hver medlemsstat fastsætter, hvad provenuet fra auktioner af kvoter skal anvendes til. Dette provenu bør anvendes til imødegåelse af klimaændringer i EU og tredjelande, bl.a. til nedsættelse af drivhusgasemissioner, til tilpasning til virkningerne af klimaændringer i EU og tredjelande, særlig udviklingslande, til finansiering af forskning og udvikling med henblik på begrænsning og tilpasning, herunder navnlig inden for flyteknik og lufttransport, til at nedsætte emissionerne ved hjælp af transport med lav emission og til dækning af omkostninger til administration af fællesskabsordningen. Auktionsprovenuet bør også anvendes til at finansiere bidrag til Verdensfonden for Energieffektivitet og Vedvarende Energi og foranstaltninger til at forebygge skovrydning.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, hvilke tiltag der er gennemført i henhold til dette stykke.

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

Artikel 3e

Tildeling og udstedelse af kvoter til luftfartøjsoperatører

1. For hver af de i artikel 3c nævnte perioder kan hver luftfartøjsoperatør ansøge om en tildeling af kvoter, der skal tildeles gratis. Ansøgning kan indgives ved at forelægge den kompetente myndighed i den administrerende

medlemsstat verificerede tonkilometerdata for de luftfartsaktiviteter, der er opført i bilag I og udført af den pågældende luftfartøjsoperatør for overvågningsåret. I denne artikel er overvågningsåret det kalenderår, der udløber 24 måneder inden begyndelsen af den periode, ansøgningen vedrører, jf. bilag IV og V, eller, i relation til den periode, der er nævnt i artikel 3c, stk. 1, 2010. En ansøgning skal indgives senest 21 måneder inden begyndelsen af den periode, den vedrører, eller, i relation til den periode, der er nævnt i artikel 3c, stk. 1, senest den 31. marts 2011.

2. Senest 18 måneder inden begyndelsen af den periode, ansøgningen vedrører, eller, i relation til den periode, der er nævnt i artikel 3c, stk. 1, senest den 30. juni 2011, forelægger medlemsstaterne Kommissionen de ansøgninger, de har modtaget i medfør af stk. 1.

3. Senest 15 måneder inden begyndelsen af hver periode som nævnt i artikel 3c, stk. 2, eller, i relation til den periode, der er nævnt i artikel 3c, stk. 1, senest den 30. september 2011, udfører Kommissionen beregninger og vedtager en beslutning om:

- a) den samlede mængde kvoter, der skal tildeles for den pågældende periode efter artikel 3c
- b) det antal kvoter, der skal bortauktioneres i den pågældende periode efter artikel 3d
- c) det antal kvoter i den særlige reserve for luftfartøjsoperatører i den pågældende periode efter artikel 3f, stk. 1
- d) det antal kvoter, der skal tildeles gratis i den pågældende periode, ved at trække antallet af kvoter som omhandlet i litra b) og c) fra det samlede antal kvoter, som der træffes beslutning om efter litra a), og
- e) den benchmarking, der skal anvendes til at tildele kvoter gratis til luftfartøjsoperatører, hvis ansøgninger er forelagt Kommissionen i overensstemmelse med stk. 2.

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

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

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

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

5. Senest den 28. februar 2012 og senest den 28. februar i hvert efterfølgende år udsteder den kompetente myndighed i den administrerende medlemsstat til hver luftfartøjsoperatør det antal kvoter, der er tildelt den pågældende luftfartøjsoperatør for det pågældende år i henhold til denne artikel eller artikel 3f.

Artikel 3f

Særlig reserve for visse luftfartøjsoperatører

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

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

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

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

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

En luftfartøjsoperatørs kvotetildeling i henhold til stk. 1, litra b), må ikke overstige 1 000 000 kvoter.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Kommissionen kan fastsætte nærmere regler for administrationen af den særlige reserve som omhandlet i denne artikel, herunder en vurdering af overensstemmelsen

med udvælgelseskriterierne i stk. 1. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskrifts-proceduren med kontrol i artikel 23, stk. 3.

Artikel 3g

Overvågnings- og rapporteringsplaner

Den administrerende medlemsstat sikrer, at hver luftfartøjsoperatør indsender en overvågningsplan til den kompetente myndighed i denne medlemsstat, hvori der redegøres for foranstaltninger til overvågning og rapportering af emissioner og tonkilometerdata med henblik på en ansøgning i henhold til artikel 3e, samt at sådanne planer godkendes af den kompetente myndighed efter de retningslinjer, der er vedtaget i medfør af artikel 14.«

- 5) Følgende overskrift og artikel indsættes:

»KAPITEL III

STATIONÆRE ANLÆG

Artikel 3h

Anvendelsesområde

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

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

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

- 7) Følgende overskrift indsættes efter artikel 11:

»KAPITEL IV

BESTEMMELSER FOR LUFTFART OG STATIONÆRE ANLÆG«

- 8) I artikel 11a indsættes følgende stykke:

»1a. For den i artikel 3c, stk. 1, omhandlede periode kan luftfartøjsoperatører anvende CER og ERU op til 15 % af det antal kvoter, de er forpligtet til at returnere efter artikel 12, stk. 2a.

For de efterfølgende perioder revideres den procentsats for CER og ERU, der kan anvendes i forbindelse med luftfartsaktiviteter, som led i den generelle revision af dette direktiv og under hensyntagen til udviklingen i den internationale klimaændringsordning.

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

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

10) Artikel 12 ændres således:

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

b) Følgende stykke indsættes:

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

c) Stk. 3 affattes således:

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

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

12) Artikel 14 ændres således:

a) I stk. 1, første punktum:

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

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

b) Stk. 3 affattes således:

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

13) Artikel 15 affattes således:

»Artikel 15

Verifikation

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

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

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

14) Artikel 16 ændres således:

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

b) Stk. 2 og 3 affattes således:

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

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

c) Følgende stykker indsættes:

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

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

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

b) nærmere oplysninger om håndhævelsesforanstaltninger, som medlemsstaten har truffet

c) en begrundelse for påleggelsen af et driftsforbud på fællesskabsplan, og

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

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

8. Før der i henhold til en anmodning, jf. stk. 5, træffes en beslutning, konsulteres om nødvendigt, og hvor det er muligt, de myndigheder, der har ansvaret for det lovpligtige tilsyn med den pågældende luftfartøjs-

operatør. Hvor det er muligt, gennemføres konsultationen af Kommissionen og medlemsstaterne i fællesskab.

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

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

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

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

15) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 18a

Administrerende medlemsstat

1. Den administrerende medlemsstat for en luftfartøjsoperatør er:

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

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

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

3. Kommissionen skal ud fra de bedste tilgængelige oplysninger:

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

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

4. Kommissionen kan efter forskriftsproceduren i artikel 23, stk. 2, udarbejde retningslinjer for de administrerende medlemsstaters administration af luftfartøjsoperatører i medfør af dette direktiv.

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

Artikel 18b

Bistand fra Eurocontrol

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

(*) EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

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

a) Sidste punktum affattes således:

»Den nævnte forordning skal også indeholde bestemmelser om anvendelse og identifikation af CER og ERU i fællesskabsordningen og om overvågning af niveauet for denne anvendelse samt bestemmelser der tager hensyn til inddragelsen af luftfartsaktiviteter i fællesskabsordningen.«

b) Følgende afsnit tilføjes:

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

17) I artikel 23 affattes stk. 3 således:

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

18) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 25a

Tredjelandes foranstaltninger til at mindske luftfartens påvirkning af klimaet

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

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

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

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

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

19) Artikel 28 ændres således:

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

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

b) Stk. 4 affattes således:

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

20) I artikel 30 tilføjes følgende stykke:

»4. Senest den 1. december 2014 foretager Kommissionen, på grundlag af overvågningen af og erfaringerne med anvendelsen af dette direktiv, en vurdering af, hvorledes direktivet fungerer for så vidt angår de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter, og kan, hvis det er formålstjenligt, forelægge Europa-Parlamentet og Rådet forslag, jf. traktatens artikel 251. Kommissionen tager især hensyn til:

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

b) hvordan luftfartskvotemarkedet fungerer, herunder navnlig eventuelle markedsforstyrrelser

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

d) hvilken indvirkning fællesskabsordningen har på luftfartssektoren, herunder på konkurrenceevneaspekter, særlig under hensyntagen til virkningen af klimaændringspolitik, der uden for EU gennemføres for luftfarten

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

f) hvilken indvirkning fællesskabsordningen har på den strukturelle afhængighed af lufttransport i Fællesskabets områder, indlandsområder, yderområder og regioner i Fællesskabets yderste periferi

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

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

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

j) udviklingen, herunder fremtidens udviklingspotentiale, i luftfartens effektivitet og navnlig fremskridt til opfyldelse af det mål, som Det Rådgivende Udvalg for Luftfartsforskning i Europa (ACARE) har fastlagt, nemlig at udvikle og demonstrere teknologi, som kan nedbringe brændstofforbruget med 50 % senest i 2020, og hvorvidt der er behov for yderligere foranstaltninger til forøgelse af effektiviteten

k) udviklingen i den videnskabelige viden om den klimaændrende virkning fra kondensationsstriber og cirruskyer forårsaget af flyvning, med henblik på at foreslå effektive begrænsningsforanstaltninger.

Kommissionen aflægger derefter rapport til Europa-Parlamentet og Rådet.

(*) EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8.»

21) Følgende overskrift indsættes efter artikel 30:

»KAPITEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER«

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

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 2. februar 2010. De underretter straks Kommissionen herom.

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

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det

område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 19. november 2008.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

J.-P. JOUYET

Formand

BILAG

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

1) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) Titlen affattes således:

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

b) I punkt 2 tilføjes følgende afsnit før tabellen:

»Fra den 1. januar 2012 medtages alle flyvninger, der ankommer til eller afgår fra en flyveplads, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse.«.

c) Følgende aktivitetskategori tilføjes:

»Luftfart

Flyvninger, der afgår fra eller ankommer til en flyveplads, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse

Kuldioxid

Denne aktivitet omfatter ikke:

- a) flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at transportere en regerende monark og dennes nærmeste familie, statsoverhoveder, regeringschefer eller ministre fra et tredjeland på officiel tjenesterejse, når dette formål fremgår af en relevant statusindikator i flyveplanen
- b) militære flyvninger, der udføres af militærfly, og toldmyndighedernes og politiets flyvninger
- c) eftersøgnings- og redningsflyvninger, brandslukningsflyvninger, humanitære flyvninger og medicinske nødflyvninger, der er godkendt af den relevante kompetente myndighed
- d) flyvninger, der udelukkende udføres efter visuelflyvereglerne som defineret i bilag 2 til Chicago-konventionen
- e) flyvninger, der afsluttes på den flyveplads, hvorfra luftfartøjet er startet, og som ikke indebærer nogen mellemlanding
- f) træningsflyvninger, der udføres udelukkende med det formål at opnå et certifikat, eller, hvis der er tale om flyvebesætningsmedlemmer, en rating af certifikat, når dette fremgår af en passende bemærkning i flyveplanen, forudsat at flyvningen ikke tjener til transport af passagerer og/eller fragt, eller til positionering eller transport af luftfartøjet
- g) flyvninger, der udføres udelukkende som led i videnskabelig forskning eller med det formål at kontrollere, afprøve eller certificere et luftfartøj eller udstyr, uanset om dette er luftbårent eller jordbaseret
- h) flyvninger, der udføres med luftfartøjer med en højst tilladt startmasse på under 5 700 kg
- i) flyvninger, der udføres inden for rammerne af forpligtelser til offentlig tjeneste, som i henhold til forordning (EØF) nr. 2408/92 pålægges ruter i regionerne i den yderste periferi som defineret i artikel 299, stk. 2, i traktaten eller på ruter, hvor den udbudte kapacitet ikke overstiger 30 000 sæder pr. år, og
- j) flyvninger, som, hvis det ikke var for dette punkt, ville falde ind under denne aktivitet, og som foretages af en erhvervsmæssig lufttransportoperatør, der enten:
 - i tre på hinanden følgende perioder på fire måneder foretager under 243 flyvninger pr. periode, eller
 - foretager flyvninger med samlede årlige emissioner på under 10 000 tons.

Flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at transportere en regerende monark og dennes nærmeste familie, statsoverhoveder, regeringschefer eller ministre fra en medlemsstat på officiel tjenesterejse, kan ikke undtages i henhold til dette punkt.»

2) I bilag IV foretages følgende ændringer:

a) Følgende titel indsættes efter titlen på bilaget:

»DEL A — Overvågning og rapportering af emissioner fra stationære anlæg«

b) Følgende del tilføjes:

»DEL B — Overvågning og rapportering af emissioner fra luftfartsaktiviteter

Overvågning af kuldioxidemissioner

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

Brændstofforbrug × emissionsfaktor

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

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

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

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

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

Rapportering af emissioner

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

A. Identifikationsdata for luftfartøjsoperatøren, herunder:

- luftfartøjsoperatørens navn
- den administrerende medlemsstat
- luftfartøjsoperatørens adresse, herunder postnummer og land og, hvis forskellig herfra, operatørens kontaktadresse i den administrerende medlemsstat
- registreringsnumre for og typer af luftfartøjer, der er anvendt i rapportperioden til udførelse af luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for
- nummer og udstedende myndighed for AOC'en (air operator's certificate) og licensen til udførelse af luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for
- adresse, telefonnummer, faxnummer og e-mail-adresse på en kontaktperson, og
- navnet på luftfartøjets ejer.

B. For hver brændstoffotype, for hvilken emissionerne beregnes:

- brændstofforbrug
- emissionsfaktor

- de samlede aggregerede emissioner fra alle flyvninger i rapportperioden, som henhører under luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for
- aggregerede emissioner fra:
 - alle flyvninger, der er udført i rapportperioden og henhører under luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for, og som er afgået fra en flyveplads, der er beliggende på en medlemsstats område, og ankommet til en flyveplads, der er beliggende på samme medlemsstats område
 - alle andre flyvninger, der er udført i rapportperioden og henhører under luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for
- de samlede aggregerede emissioner fra alle flyvninger i rapportperioden, som henhører under luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for, og som
 - er afgået fra hver medlemsstat, og
 - ankommet til hver medlemsstat fra et tredjeland
- usikkerhed.

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

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

tonkilometer = flyvestrækning × nyttelast

hvor:

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

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

Til beregning af nyttelasten gælder følgende:

- antallet af passagerer er antallet af personer om bord, bortset fra besætningsmedlemmerne
- en luftfartøjsoperatør kan vælge at anvende enten den faktiske masse eller standardmassen for passagerer og indchecket bagage som angivet i masse- og balancedokumenterne for de pågældende flyvninger eller en fast værdi på 100 kg for hver passager og dennes indcheckede bagage.

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

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

A. Identifikationsdata for luftfartøjsoperatøren, herunder:

- luftfartøjsoperatørens navn
- den administrerende medlemsstat
- luftfartøjsoperatørens adresse, herunder postnummer og land og, hvis forskellig herfra, operatørens kontakt-adresse i den administrerende medlemsstat
- registreringsnumre for og typer af luftfartøjer, der i det af ansøgningen omfattede år er anvendt til udførelse af luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for

- nummer og udstedende myndighed for AOC'en (air operator's certificate) og licensen til udførelse af luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for
- adresse, telefonnummer, faxnummer og e-mail-adresse på en kontaktperson, og
- navnet på luftfartøjets ejer.

B. Tonkilometerdata:

- antal flyvninger pr. flyvepladspar
- antal passagerkilometer pr. flyvepladspar
- antal tonkilometer pr. flyvepladspar
- den valgte beregningsmetode for massen af passagerer og indchecket bagage
- samlet antal tonkilometer for alle flyvninger foretaget i rapportåret, som henhører under luftfartsaktiviteterne, jf. bilag I, som denne er luftfartøjsoperatør for.«

3) I bilag V foretages følgende ændringer:

a) Følgende titel indsættes efter titlen på bilaget:

»DEL A — Verifikation af emissioner fra stationære anlæg«

b) Følgende del tilføjes:

»DEL B — Verifikation af emissioner fra luftfartsaktiviteter

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

I den forbindelse gælder følgende:

- a) i punkt 3) læses henvisningen til driftslederen som en henvisning til en luftfartøjsoperatør, og i nævnte punkts litra c) læses henvisningen til anlægget som en henvisning til det luftfartøj, der er anvendt til udførelse af de af rapporten omfattede luftfartsaktiviteter
- b) i punkt 5) læses henvisningen til anlægget som en henvisning til luftfartøjsoperatøren
- c) i punkt 6) læses henvisningen til de aktiviteter, der udføres i anlægget, som en henvisning til de af rapporten omfattede luftfartsaktiviteter, der er udført af luftfartøjsoperatøren
- d) i punkt 7) læses henvisningen til anlægsområdet som en henvisning til de områder, luftfartøjsoperatøren har anvendt til udførelse af de af rapporten omfattede luftfartsaktiviteter
- e) i punkt 8) og 9) læses henvisningerne til anlæggets emissionskilder som en henvisning til det luftfartøj, luftfartøjsoperatøren er ansvarlig for, og
- f) i punkt 10) og 12) læses henvisningen til driftslederen som en henvisning til en luftfartøjsoperatør.

Yderligere bestemmelser om verifikation af luftfartsemissionsrapporter

14) Verifikator sikrer sig navnlig følgende:

- a) at alle flyvninger, der henhører under en luftfartsaktivitet, jf. bilag I, er medtaget. I denne forbindelse anvender verifikator data fra fartplaner og andre data om luftfartøjsoperatørens trafik, herunder data fra Eurocontrol, som operatøren har anmodet om
- b) at der er generel sammenhæng mellem dataene om det samlede brændstofforbrug og dataene om brændstof, der er indkøbt eller på anden måde leveret til det luftfartøj, der udfører luftfartsaktiviteten.

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

- 15) De i dette bilag anførte generelle principper for og metoder til verifikation af emissionsrapporter efter artikel 14, stk. 3, finder i givet fald tilsvarende anvendelse på verifikation af luftfartstonkilometerdata.
- 16) Verifikator sikrer sig navnlig, at kun faktisk foretagne flyvninger, der henhører under en luftfartsaktivitet, jf. bilag I, som luftfartøjsoperatøren er ansvarlig for, er medtaget i den pågældende operatørs ansøgning efter artikel 3e, stk. 1, og artikel 3f, stk. 2. I denne forbindelse anvender verifikator data om luftfartøjsoperatørens trafik, herunder data fra Eurocontrol, som operatøren har anmodet om. Herudover sikrer verifikator sig, at nyttelasten som rapporteret af operatøren svarer til de optegnelser over nyttelast, som luftfartøjsoperatøren fører af sikkerhedsgrunde.»
-