

## EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDirektiv 2008/101/EF

2015/EØS/58/33

av 19. november 2008

**om endring av direktiv 2003/87/EF slik at luftfartsvirksomhet omfattes av ordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet(\*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 175 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>(2)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(3)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

1) Ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet<sup>(4)</sup> ble det opprettet en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet for å redusere utslippene av klimagasser på en kostnadseffektiv og økonomisk effektiv måte.

2) Det endelige målet for De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring, som ble godkjent på vegne av Det europeiske fellesskap ved rådsvedtak 94/69/EF<sup>(5)</sup>, er å stabilisere konsentrasjonene av klimagasser i atmosfæren på et nivå som vil hindre farlig menneskeskapt forstyrrelse av klimasystemet.

3) Ved møtet i Det europeiske råd i Brussel 8. og 9. mars 2007 ble det understreket at det er av avgjørende betydning å oppnå det strategiske målet om å begrense den gjennomsnittlige globale temperaturøkningen til høyst 2 °C over det førindustrielle nivået. De siste vitenskapelige resultatene i FNs klimapanelers fjerde hovedrapport viser enda tydeligere at klimaendringenes negative virkninger i stadig økende grad medfører en alvorlig fare for økosystemer og matproduksjon og for oppnåelsen av en bærekraftig utvikling og tusenårs-målene, samt for menneskers helse og sikkerhet. Dersom målet om 2 °C skal holdes innenfor rekkevidde, kreves det at konsentrasjonen av klimagasser i atmosfæren stabiliseres på ca. 450 ppmv CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, noe som krever at det globale utslippet av klimagasser når en topp i løpet av de neste ti til femten årene, og at det foretas betydelige globale utslippsreduksjoner til minst 50 % under 1990-nivået innen 2050.

4) Det europeiske råd la vekt på at Den europeiske union har forpliktet seg til å gjøre Europa om til en svært energieffektiv økonomi med lave klimagassutslipp, og at EU fram til det er inngått en global og omfattende avtale for tiden etter 2012, har påtatt seg en fast og uavhengig forpliktelse til å redusere sine klimagassutslipp til minst 20 % under 1990-nivået innen 2020. Begrensningen av klimagassutslipp fra luftfarten er et viktig bidrag med tanke på denne forpliktelsen.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 8 av 13.1.2009, s. 3, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 6/2011 av 1. april 2011 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 19 av 7.4.2011, s. 11.

<sup>(1)</sup> EUT C 175 av 27.7.2007, s. 47.

<sup>(2)</sup> EUT C 305 av 15.12.2007, s. 15.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 13. november 2007 (ennå ikke offentliggjort i EUT), Rådets felles holdning av 18. april 2008 (EUT C 122 E av 20.5.2008, s. 19) og Europaparlamentets holdning av 8. juli 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT), Rådsbeslutning av 24. oktober 2008.

<sup>(4)</sup> EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32.

<sup>(5)</sup> EFT L 33 av 7.2.1994, s. 11.

- 5) Det Europeiske råd la vekt på at EU er forpliktet til å inngå en global og omfattende avtale om reduksjon av klimagassutslippene etter 2012, noe som vil gi effektive, virkningsfulle og rimelige tiltak i det omfang som kreves for å møte de utfordringene som klimaendringene medfører. Rådet gav sin tilslutning til at EUs klimagassutslipp innen 2020 skal reduseres til 30 % under 1990-nivået som sitt bidrag til en global og omfattende avtale for tiden etter 2012, forutsatt at andre industriland forplikter seg til sammenlignbare utslippsreduksjoner, og at økonomisk mer utviklede utviklingsland i rimelig grad bidrar etter ansvar og evne. EU fortsetter å være ledende i forhandlingene om en ambisøs internasjonal avtale som vil nå målet om å begrense den globale temperaturøkningen til 2 °C, og oppmuntres av de framskrittene som ble gjort ved den 13. partskonferansen for FNs rammekonvensjon om klimaendring på Bali i desember 2007. EU vil søke å sikre at en slik global avtale omfatter tiltak for å redusere klimagassutslippene fra luftfarten, og Kommisjonen bør i så fall vurdere hvilke endringer som er nødvendige i dette direktiv i den grad det får anvendelse på luftfartøyoperatører.
- 6) Den 14. februar 2007 vedtok Europaparlamentet en resolusjon om klimaendring<sup>(1)</sup> der det viste til målet om å begrense den gjennomsnittlige globale temperaturøkningen til 2 °C over det førindustrielle nivået, og der det oppfordret EU til å opprettholde sin ledende rolle i forhandlingene med sikte på å opprette et internasjonalt rammeverk om klimaendring etter 2012, og å opprettholde et høyt ambisjonsnivå i framtidige samtaler med sine internasjonale samarbeidspartnere, samtidig som det framhevet behovet for at det innen 2020 i alle industriland gjennomføres generelle utslippsreduksjoner på 30 % sammenlignet med utslippsnivåene i 1990, med sikte på å oppnå en reduksjon i størrelsesorden 60–80 % innen 2050.
- 7) FNs rammekonvensjon om klimaendring krever at alle parter utformer og gjennomfører nasjonale og, der det er hensiktsmessig, regionale programmer som omfatter tiltak for å motvirke klimaendring.
- 8) Kyoto-protokollen til FNs rammekonvensjon om klimaendring, som ble godkjent på vegne av Det europeiske fellesskap ved rådsvedtak 2002/358/EF<sup>(2)</sup>, krever at industrilandene gjennom samarbeid i Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO) arbeider for å begrense eller redusere utslippene fra luftfarten av klimagasser som ikke er regulert av Montreal-protokollen.
- 9) Fellesskapet er ikke part i Chicago-konvensjonen av 1944 om internasjonal sivil luftfart (Chicago-konvensjonen), men alle medlemsstatene er parter i denne konvensjonen og medlemmer av ICAO. Sammen med andre stater i ICAO støtter medlemsstatene fortsatt arbeidet med å utarbeide tiltak, herunder markedsbaserte virkemidler, for å imøtegå luftfartens medvirkning til klimaendringene. Ved det sjette møtet i ICAOs miljøkomité i 2004 ble det oppnådd enighet om at et luftfartsspesifikt system for handel med utslippskvoter basert på et nytt juridisk virkemiddel i ICAO-regi syntes så lite ønskelig at det ikke lenger burde arbeides med dette. Følgelig ble det ved resolusjon A35-5 i ICAOs 35. generalforsamling i september 2004 ikke foreslått noe nytt juridisk virkemiddel, men i stedet gitt tilslutning til åpen handel med utslippskvoter og muligheten for statene til å innarbeide utslipp fra internasjonal luftfart i sine ordninger for handel med utslippskvoter. Ved tillegg L til resolusjon A36-22 i ICAOs 36. generalforsamling i september 2007 oppfordres konvensjonspartene til ikke å iverksette noe system for handel med utslippskvoter for andre konvensjonsparters luftfartøyoperatører, unntatt på grunnlag av gjensidig avtale mellom disse statene. Under henvisning til at Chicago-konvensjonen uttrykkelig anerkjenner hver konvensjonsparts rett til uten forskjellsbehandling å anvende sine egne luftfartsbestemmelser og -forskrifter på luftfartøyer fra alle stater, tok medlemsstatene i Det europeiske fellesskap og 15 andre europeiske stater forbehold med hensyn til denne resolusjonen og forbeholdt seg retten til i henhold til Chicago-konvensjonen å vedta og uten forskjellsbehandling anvende markedsbaserte tiltak på alle luftfartøyoperatører fra alle stater som tilbyr tjenester til, fra eller innenfor deres territorium.
- 10) I Fellesskapets sjette miljøhandlingsprogram opprettet ved europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1600/2002/EF<sup>(3)</sup> ble det fastsatt at Fellesskapet skulle identifisere og gjennomføre særlige tiltak for å redusere utslippene av klimagasser fra luftfart dersom det ikke var oppnådd enighet om slike tiltak i ICAO innen utgangen av 2002. Rådet har i sine konklusjoner fra oktober 2002, desember 2003 og oktober 2004 gjentatte ganger bedt Kommisjonen om å foreslå tiltak for å redusere den internasjonale lufttransportens medvirkning til klimaendringene.
- 11) Det bør gjennomføres politikk og tiltak på medlemsstatsplan og på fellesskapsplan innenfor alle sektorer av Fellesskapets økonomi for å oppnå vesentlige utslippsreduksjoner. Dersom luftfartssektorens medvirkning til klimaendringene fortsetter å vokse i samme takt som nå, vil den i betydelig grad undergrave reduksjoner som gjennomføres i andre sektorer for å bekjempe klimaendringene.

<sup>(1)</sup> EUT C 287 E av 29.11.2007, s. 344.

<sup>(2)</sup> EFT L 130 av 15.5.2002, s. 1.

<sup>(3)</sup> EFT L 242 av 10.9.2002, s. 1.

- 12) I sin melding av 27. september 2005 til Rådet, Europaparlamentet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen med tittelen «Reducing the Climate Change Impact of Aviation», la Kommisjonen fram en strategi for å redusere luftfartens virkning på klimaet. Som en del av en omfattende tiltakspakke foreslås det i strategien at luftfart skal inngå i fellesskapsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser, og at det opprettes en arbeidsgruppe for luftfart der flere berørte parter deltar, som ledd i annen fase av Det europeiske klimaendringsprogrammet, for å undersøke hvordan luftfart kan innlemmes i fellesskapsordningen. I sine konklusjoner av 2. desember 2005 erkjente Rådet at den beste måten å gå videre på ut fra et økonomisk og miljømessig synspunkt, synes å være å innlemme luftfartssektoren i fellesskapsordningen, og oppfordret Kommisjonen til å framlegge et forslag til regelverk innen utgangen av 2006. I sin resolusjon av 4. juli 2006 om reduksjon av luftfartens medvirkning til klimaendringene<sup>(1)</sup> erkjente Europaparlamentet at handel med utslippskvoter vil kunne spille en rolle som ledd i en omfattende tiltakspakke for å håndtere luftfartens klimavirkning, forutsatt at en slik ordning utformes på en hensiktsmessig måte.
- 13) En omfattende tiltakspakke bør også omfatte tiltak som gjelder drift og teknologi. Forbedringen i lufttrafikkstyringen i henhold til programmene for Det felles europeiske luftrom og SESAR kan bidra til å øke den samlede drivstoffeffektiviteten med inntil 12 %. Forskning innen ny teknologi, herunder metoder for å forbedre drivstoffeffektiviteten til luftfartøyer, kan redusere utslippene fra luftfarten ytterligere.
- 14) Målet med de endringene som ved dette direktiv gjøres i direktiv 2003/87/EF, er å redusere luftfartens medvirkning til klimaendringene ved at utslipp fra luftfartsvirksomhet inngår i fellesskapsordningen.
- 15) Luftfartøyoperatørene har den mest direkte kontrollen over hvilke typer luftfartøyer som er i drift og hvordan de flys, og bør derfor være ansvarlige for å overholde de forpliktelsene som følger av dette direktiv, herunder forpliktelsen til å utarbeide en overvåkingsplan og å overvåke og rapportere utslipp i samsvar med en slik plan. En luftfartøyoperatør kan identifiseres ved bruk av en ICAO-kode eller en annen anerkjent kode som benyttes til å identifisere en flyging. Dersom identiteten til luftfartøyoperatøren ikke er kjent, bør eieren av luftfartøyet anses som luftfartøyoperatør, med mindre denne kan godtgjøre hvem som var luftfartøyoperatør.
- 16) For å unngå konkurransevridning og forbedre miljøeffektiviteten bør utslipp fra alle flyginger med ankomst til og avgang fra flyplasser i Fellesskapet innlemmes fra 2012.
- 17) Fellesskapet og dets medlemsstater bør fortsatt søke å oppnå en avtale om globale tiltak for å redusere klimagassutslippene fra luftfarten. Fellesskapsordningen kan tjene som en modell for bruk av handel med utslippskvoter over hele verden. Fellesskapet og dets medlemsstater bør fortsatt holde kontakten med tredjemenn under gjennomføringen av dette direktiv og oppmuntre tredjestater til å treffe tilsvarende tiltak. Dersom en tredjestat vedtar tiltak som har minst tilsvarende miljøvirkning som dette direktiv, for å redusere klimavirkningen fra flyginger i Fellesskapet, bør Kommisjonen vurdere hvilke muligheter som finnes for å skape optimal samvirking mellom fellesskapsordningen og nevnte stats tiltak, etter samråd med denne. Ordninger for handel med utslippskvoter som er under utvikling i tredjestater, er i ferd med å oppnå optimal samvirking med fellesskapsordningen når det gjelder integrering av luftfarten. Bilaterale avtaler for å knytte fellesskapsordningen til andre ordninger for kvotehandel med sikte på å skape en felles ordning, eller for å ta hensyn til tilsvarende tiltak med sikte på å unngå et dobbelt regelverk, kan være et steg i retning av en global avtale. Dersom det inngås slike bilaterale avtaler, kan Kommisjonen endre hvilke typer luftfartsvirksomhet som omfattes av fellesskapsordningen, herunder derav følgende tilpasninger av den samlede mengden kvoter som skal utstedes til luftfartøyoperatører.
- 18) I tråd med prinsippet om bedre regelverksutforming bør visse flyginger unntas fra fellesskapsordningen. For å unngå urimelige administrative byrder bør kommersielle lufttransportoperatører som i tre firemånedersperioder på rad gjennomfører færre enn 243 flyginger per periode, unntas fra fellesskapsordningen. Dette vil være til fordel for luftfartsselskaper som har begrenset virksomhet innenfor fellesskapsordningens virkeområde, herunder luftfartsselskaper fra utviklingsland.
- 19) Luftfarten virker inn på det globale klimaet gjennom utslipp av karbondioksid, nitrogenoksider, vanddamp samt sulfat- og sotpartikler. FNs klimapanel har beregnet at luftfartens samlede klimavirkning nå er to til fire ganger høyere enn virkningen av dens tidligere karbondioksidutslipp alene. Nyere forskning i

<sup>(1)</sup> EUT C 303 E av 13.12.2006, s. 119.

Fellesskapet viser at luftfartens samlede klimavirkning kan være omlag to ganger høyere enn virkningen av karbondioksid alene. Ingen av disse beregningene tar imidlertid hensyn til de høyst usikre virkningene av cirrusskyer. I samsvar med traktatens artikkel 174 nr. 2 skal Fellesskapets miljøpolitikk bygge på føre-var-prinsippet. I påvente av vitenskapelige fremskritt bør det så langt det er mulig tas hensyn til alle virkninger av luftfarten. Utslipp av nitrogenoksider vil bli omfattet av annet regelverk som Kommisjonen skal foreslå i 2008. Forskning på dannelsen av kondensstriper og cirrusskyer og effektive tiltak for å motvirke dette, herunder driftsmessige og tekniske tiltak, bør fremmes.

- 20) For å unngå konkurransevridning bør det angis en harmonisert tildelingsmetode for å bestemme den samlede mengden kvoter som skal utstedes, og for å fordele kvotene mellom luftfartøyoperatørene. En andel av kvotene vil bli tildelt ved auksjon i samsvar med regler som skal utarbeides av Kommisjonen. En særlig reserve med kvoter bør settes til side for å sikre adgang til markedet for nye luftfartøyoperatører og for å hjelpe luftfartøyoperatører som har en kraftig økning i det antallet tonnkilometer de står for. Luftfartøyoperatører som innstiller driften, bør fortsatt få utstedt kvoter fram til utløpet av den perioden som det allerede er tildelt vederlagsfrie kvoter for.
- 21) Full harmonisering av den andelen av kvoter som utstedes vederlagsfritt til alle luftfartøyoperatører som deltar i fellesskapsordningen, er hensiktsmessig for å sikre like vilkår for luftfartøyoperatørene, gitt at hver luftfartøyoperatør vil være underlagt reglene i en enkelt medlemsstat i forbindelse med alle sine flyginger til, fra og innenfor EU, og bestemmelsene om likebehandling i bilaterale luftfartsavtaler med tredjestater.
- 22) Luftfarten står for en del av den samlede medvirkningen til klimaendringene som skyldes menneskers virksomhet, og miljøvirkningen av klimagassutslipp fra luftfartøyer kan begrenses gjennom tiltak for å håndtere klimaendringer i EU og tredjestater, særlig i utviklingsland, og for å finansiere forskning og utvikling med sikte på begrensning og tilpasning, særlig på områdene flyteknikk og lufttransport. Medlemsstatene treffer selv beslutninger om nasjonale offentlige utgifter i samsvar med nærhetsprinsippet. Med forbehold for

dette standpunktet bør inntekter fra kvoteauksjoner, eller et tilsvarende beløp dersom det kreves i henhold til overordnede budsjettmessige prinsipper i medlemsstatene, for eksempel prinsippene om enhet og universalitet, brukes til reduksjon av klimagassutslippene, tilpasning til virkningene av klimaendringene i EU og tredjestater, finansiering av forskning og utvikling med sikte på begrensning og tilpasning samt til dekning av kostnadene ved å forvalte fellesskapsordningen. Inntekter fra auksjoner bør også brukes til lavutslippstransport. Auksjonsinntektene bør særlig brukes til å finansiere bidrag til det globale fondet for energieffektivitet og fornybar energi samt til tiltak for å unngå avskoging og lette tilpasningen i utviklingsland. Bestemmelsene i dette direktiv om bruk av inntekter bør ikke foregripe en beslutning om bruken av inntekter fra kvoteauksjoner i en videre sammenheng ved den generelle revisjonen av direktiv 2003/87/EF.

- 23) Kommisjonen bør underrettes om bestemmelser om bruk av midler fra auksjoner. Slik underretning fritar ikke medlemsstatene fra forpliktelsen fastsatt i traktatens artikkel 88 nr. 3 til å gi underretning om visse nasjonale tiltak. Dette direktiv bør ikke berøre resultatet av eventuelle framtidige framgangsmåter med hensyn til statsstøtte som iverksettes i samsvar med traktatens artikkel 87 og 88.
- 24) For å øke kostnadseffektiviteten i fellesskapsordningen bør luftfartøyoperatørene kunne benytte godkjente utslippsreduksjoner (CER-er) og utslippsreduksjonsheter (ERU-er) fra prosjektvirksomhet for å oppfylle forpliktelsene til å innlevere kvoter opp til en harmonisert grense. Bruken av CER-er og ERU-er bør skje i samsvar med kriteriene for godkjenning for bruk i handelsordningen fastsatt i dette direktiv. Gjennomsnittet av de prosentandelene som medlemsstatene har angitt for bruk av CER-er og ERU-er i løpet av Kyoto-protokollens første forpliktelsesperiode, er ca. 15 %.
- 25) I konklusjonene fra sitt møte i Brussel 13. og 14. mars 2008 erkjente Det europeiske råd at i en global sammenheng med konkurransemarkeder er risikoen for karbonlekkasje et problem som må analyseres og håndteres raskt i det nye direktivet om systemer for handel med utslippskvoter, slik at det kan treffes hensiktsmessige tiltak dersom de internasjonale forhandlingene ikke lykkes. En internasjonal avtale er fortsatt den beste måten å håndtere dette spørsmålet på.

- 26) For å redusere luftfartøyoperatørens administrative byrde bør én medlemsstat være ansvarlig for hver luftfartøyoperatør. Medlemsstatene bør pålegges å sikre at luftfartøyoperatører som er tildelt lisens i den aktuelle medlemsstaten, eller luftfartøyoperatører uten lisens eller fra tredjestater hvis utslipp i et basisår i hovedsak kan tilskrives den medlemsstaten, oppfyller kravene i dette direktiv. Dersom en luftfartøyoperatør ikke oppfyller kravene i dette direktiv og andre tvangstiltak truffet av forvaltningsmedlemsstaten ikke har ført til oppfyllelse, bør medlemsstatene handle solidarisk. Forvaltningsmedlemsstaten bør derfor som en siste utvei kunne be Kommisjonen om å vedta å pålegge den berørte luftfartøyoperatøren et driftsforbud på fellesskapsplan.
- 27) For å opprettholde integriteten i fellesskapsordningens regnskapssystem bør kvoter som tildeles luftfartssektoren, bare brukes til å oppfylle de forpliktelsene som luftfartøyoperatørene har til å innlevere kvoter i henhold til dette direktiv, ettersom utslipp fra internasjonal luftfart ikke inngår i medlemsstatenes forpliktelser i henhold til Kyoto-protokollen.
- 28) For å sikre at luftfartøyoperatørene behandles likt, bør medlemsstatene følge harmoniserte regler for forvaltning av de luftfartøyoperatørene de har ansvar for, i samsvar med særlige retningslinjer som Kommisjonen skal utarbeide.
- 29) For å sikre fellesskapsordningens miljømessige integritet bør enheter som innleveres av luftfartøyoperatører, bare medregnes i slike mål for klimagassreduksjoner som tar hensyn til disse utslippene.
- 30) Den europeiske organisasjon for flysikring (Eurocontrol) kan være i besittelse av opplysninger som kan hjelpe medlemsstatene eller Kommisjonen med å oppfylle sine forpliktelser i henhold til dette direktiv.
- 31) Fellesskapsordningens bestemmelser om overvåking, rapportering og kontroll av utslipp og om sanksjoner overfor driftsansvarlige, bør også få anvendelse på luftfartøyoperatører.
- 32) Kommisjonen bør i lys av erfaringene fra anvendelsen av direktiv 2003/87/EF foreta en ny vurdering av direktivets virkemåte med hensyn til luftfartsvirksomhet og bør deretter avgi rapport til Europaparlamentet og Rådet.
- 33) Ved den nye vurderingen av virkemåten til direktiv 2003/87/EF med hensyn til luftfartsvirksomhet bør det tas hensyn til den strukturelle avhengigheten av luftfarten i stater som ikke har passende og sammenlignbare alternative transportsystemer, og som derfor er svært avhengige av lufttransport, og der reiselivssektoren står for en stor andel av disse statenes brutto nasjonalprodukt. Det bør legges særlig vekt på å begrense eller til og med fjerne eventuelle adgangs- og konkurransevneproblemer for de mest fjerntliggende regionene i Fellesskapet, som angitt i traktatens artikkel 299 nr. 2, samt problemer når det gjelder forpliktelsene til å yte offentlige tjenester i forbindelse med gjennomføringen av dette direktiv.
- 34) Ministererklæringen om Gibraltar lufthavn, som det ble oppnådd enighet om i Cordoba 18. september 2006 under det første ministermøtet i forumet for dialog om Gibraltar, erstatte den felles erklæringen om Gibraltar lufthavn som ble vedtatt i London 2. desember 1987, og fullt samsvar med erklæringen av 2006 anses for å utgjøre samsvar med erklæringen av 1987.
- 35) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen<sup>(1)</sup>.
- 36) Særlig bør Kommisjonen gis fullmakt til å vedta tiltak for auksjonering av kvoter som det ikke er påkrevd å utstede vederlagsfritt, til å vedta nærmere regler for håndteringen av den særlige reserven for visse luftfartøyoperatører og for framgangsmåtene i forbindelse med anmodninger til Kommisjonen om å beslutte å pålegge en luftfartøyoperatør driftsforbud, samt til å endre de formene for luftfartsvirksomhet som er oppført i vedlegg I, dersom en tredjestat innfører tiltak for å redusere luftfartens medvirkning til klimaendringene. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, bl.a. ved å utfylle det med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 37) Ettersom målene for dette direktiv ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av det foreslåtte tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 38) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming<sup>(2)</sup> oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Fellesskapets interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene.

(1) EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

(2) EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

39) Direktiv 2003/87/EF bør derfor endres —

2006 fra luftfartøyer som utfører en form for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I.»

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

4. Etter artikkel 3 skal nytt kapittel lyde:

*Artikkel 1*

**Endringer i direktiv 2003/87/EF**

«KAPITTEL II

**LUFTFART**

I direktiv 2003/87/EF gjøres følgende endringer:

*Artikkel 3a*

**Virkeområde**

1. Følgende overskrift innsettes før artikkel 1:

«KAPITTEL I

**ALMINNELIGE BESTEMMELSER».**

Bestemmelsene i dette kapittel får anvendelse på tildeling og utstedelse av kvoter med hensyn til luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I.

2. I artikkel 2 skal nytt nr. 3 lyde:

*Artikkel 3b*

**Luftfartsvirksomhet**

«3. Anvendelsen av dette direktiv på Gibraltar lufthavn skal ikke berøre henholdsvis Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes rettslige stilling med hensyn til tvisten om suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger.»

Innen 2. august 2009 skal Kommisjonen etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 23 nr. 2 utarbeide retningslinjer for den nærmere fortolkningen av de formene for luftfartsvirksomhet som er oppført i vedlegg I.

3. I artikkel 3 gjøres følgende endringer:

*Artikkel 3c*

**Samlet mengde kvoter for luftfarten**

a) Bokstav b) skal lyde:

«b) «utslipp» utslipp av klimagasser i atmosfæren fra kilder i et anlegg eller utslipp fra et luftfartøy som utfører en form for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I, av de gassene som er angitt for denne virksomheten.»

1. For tidsrommet fra 1. januar 2012 til 31. desember 2012 skal den samlede mengden kvoter som skal tildeles luftfartøyoperatører, tilsvare 97 % av de historiske luftfartsutslippene.

b) Nye bokstaver skal lyde:

«o) «luftfartøyoperatør» den personen som står for driften av et luftfartøy på det tidspunktet det utfører en form for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I, eller, dersom vedkommende ikke er kjent eller ikke er identifisert av luftfartøyets eier, eieren av luftfartøyet,

2. For tidsrommet nevnt i artikkel 11 nr. 2, som starter 1. januar 2013, og, dersom det ikke foretas endringer som følge av revisjonen nevnt i artikkel 30 nr. 4, for hvert etterfølgende tidsrom, skal den samlede mengden kvoter som skal tildeles luftfartøyoperatører, tilsvare 95 % av de historiske luftfartsutslippene multiplisert med antall år i tidsrommet.

p) «kommersiell lufttransportoperatør» en operatør som mot betaling tilbyr rutemessige eller ikke-rutemessige lufttransporttjenester til publikum for frakt av passasjerer, gods eller post,

Denne prosentandelen kan vurderes på nytt som et ledd i den generelle revisjonen av dette direktiv.

q) «forvaltningsmedlemsstat» den medlemsstaten som er ansvarlig for å forvalte fellesskapsordningen for en luftfartøyoperatør i samsvar med artikkel 18a,

3. Kommisjonen skal foreta en ny vurdering av den samlede mengden kvoter som skal tildeles luftfartøyoperatører, i samsvar med artikkel 30 nr. 4.

r) «luftfartsutslipp tilskrevet en medlemsstat» utslipp fra alle flyginger som hører inn under de formene for luftfartsvirksomhet som er oppført i vedlegg I, og som har avgang fra en flyplass som ligger på en medlemsstats territorium, eller som ankommer en slik flyplass fra en tredjestat,

4. Innen 2. august 2009 skal Kommisjonen bestemme de historiske luftfartsutslippene basert på de beste tilgjengelige dataene, herunder beregninger basert på faktisk trafikkinformasjon. Dette vedtaket skal vurderes av komiteen nevnt i artikkel 23 nr. 1.

s) «historiske luftfartsutslipp» det gjennomsnittlige årlige utslippet i kalenderårene 2004, 2005 og

*Artikkel 3d*

**Metode for tildeling av kvoter for luftfarten ved auksjon**

1. I tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 1 skal 15 % av kvotene auksjoneres bort.

2. Fra 1. januar 2013 skal 15 % av kvotene auksjoneres bort. Denne prosentandelen kan økes som et ledd i den generelle revisjonen av dette direktiv.

3. Det skal vedtas en forordning som inneholder detaljerte bestemmelser om medlemsstatenes auksjonering av kvoter som det ikke er påkrevd å utstede vederlagsfritt i samsvar med nr. 1 og 2 i denne artikkel eller artikkel 3f nr. 8. Antall kvoter som hver medlemsstat skal auksjonere bort i hvert tidsrom, skal stå i forhold til medlemsstatens andel av de samlede luftfartsutslippene tilskrevet alle medlemsstater i det referanseåret som det i samsvar med artikkel 14 nr. 3 er framlagt rapporter for, som er kontrollert i samsvar med artikkel 15. For tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 1 skal referanseåret være 2010, og for hvert etterfølgende tidsrom nevnt i artikkel 3c skal referanseåret være det kalenderåret som avsluttes 24 måneder før starten av det tidsrommet auksjonen gjelder.

Nevnte forordning, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 23 nr. 3.

4. Det er opp til medlemsstatene å beslutte hva inntektene fra kvoteauksjonene skal brukes til. Disse inntektene bør brukes til å håndtere klimaendring i EU og tredjestater, blant annet til å redusere klimagassutslippene, til å tilpasse virkningene av klimaendring i EU og tredjestater, særlig i utviklingsland, til å finansiere forskning og utvikling med sikte på begrensning og tilpasning, særlig på områdene flyteknikk og lufttransport, til å redusere utslippene ved hjelp av lavutslippstransport, og til å dekke kostnadene ved å forvalte fellesskapsordningen. Auksjonsinntektene bør også brukes til å finansiere bidrag til fondet for global energieffektivitet og fornybar energi, samt til tiltak for å unngå avskoging.

Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om de tiltak som er truffet i henhold til dette nummer.

5. Opplysninger som gis til Kommisjonen i henhold til dette direktiv, fritar ikke medlemsstatene fra forpliktelsen fastsatt i traktatens artikkel 88 nr. 3.

#### *Artikkel 3e*

#### **Tildeling og utstedelse av kvoter til luftfartøyoperatører**

1. For hvert tidsrom nevnt i artikkel 3c kan hver luftfartøyoperatør søke om tildeling av kvoter som skal tildeles vederlagsfritt. Søknad kan inngis ved å framlegge for vedkommende myndighet i forvaltningsmedlemsstaten kontrollerte tonnkilometerdata for de formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som er utført av vedkommende luftfartøyoperatør i overvåkingsåret. I

henhold til denne artikkel skal overvåkingsåret være det kalenderåret som avsluttes 24 måneder før starten av det tidsrommet søknaden gjelder, i samsvar med vedlegg IV og V, eller, når det gjelder tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 1, året 2010. Søknad skal inngis minst 21 måneder før starten av det tidsrommet den gjelder, eller, når det gjelder tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 1, innen 31. mars 2011.

2. Minst 18 måneder før starten av det tidsrommet søknaden gjelder, eller, når det gjelder tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 1, innen 30. juni 2011, skal medlemsstatene framlegge for Kommisjonen de søknadene som er mottatt i henhold til nr. 1.

3. Minst 15 måneder før starten av hvert tidsrom nevnt i artikkel 3c nr. 2, eller, når det gjelder tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 1, innen 30. september 2011, skal Kommisjonen beregne og gjøre et vedtak som fastsetter:

- a) den samlede mengden kvoter som skal tildeles for dette tidsrommet i samsvar med artikkel 3c,
- b) antall kvoter som skal auksjoneres bort i dette tidsrommet i samsvar med artikkel 3d,
- c) antall kvoter i den særlige reserven for luftfartøyoperatører i dette tidsrommet i samsvar med artikkel 3f nr. 1,
- d) antall kvoter som skal tildeles vederlagsfritt i dette tidsrommet, ved å trekke antall kvoter nevnt i bokstav b) og c) fra den samlede mengden kvoter som er vedtatt i henhold til bokstav a), og
- e) referanseverdien som skal brukes ved vederlagsfri tildeling av kvoter til luftfartøyoperatører hvis søknader er framlagt for Kommisjonen i samsvar med nr. 2.

Referanseverdien nevnt i bokstav e), uttrykt som kvoter per tonnkilometer, skal beregnes ved å dividere antall kvoter nevnt i bokstav d) med summen av tonnkilometerdata i de søknadene som er framlagt for Kommisjonen i samsvar med nr. 2.

4. Innen tre måneder fra den datoen Kommisjonen gjør et vedtak i henhold til nr. 3, skal hver forvaltningsmedlemsstat beregne og offentliggjøre:

- a) den samlede tildelingen av kvoter for tidsrommet til hver luftfartøyoperatør hvis søknad er framlagt for Kommissjonen i samsvar med nr. 2, beregnet ved å multiplisere tonnkilometerdataene i søknaden med referanseverdien nevnt i nr. 3 bokstav e), og
- b) tildelingen av kvoter til hver luftfartøyoperatør for hvert år, som skal bestemmes ved å dividere dens samlede tildeling av kvoter for tidsrommet, beregnet i henhold til bokstav a), med antall år i det tidsrommet vedkommende luftfartøyoperatør utfører en form for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I.

5. Innen 28. februar 2012 og innen 28. februar hvert påfølgende år skal vedkommende myndighet i forvaltningsmedlemsstaten utstede til hver luftfartøyoperatør det antall kvoter som er tildelt vedkommende luftfartøyoperatør for det aktuelle året i henhold til denne artikkel eller artikkel 3f.

#### Artikkel 3f

##### Særlig reserve for visse luftfartøyoperatører

1. I hvert tidsrom nevnt i artikkel 3c nr. 2 skal 3 % av den samlede mengden kvoter som skal tildeles, settes til side i en særlig reserve for luftfartøyoperatører

- a) som påbegynner en form for luftfartsvirksomhet som hører inn under vedlegg I, etter det overvåkingsåret som det er framlagt tonnkilometerdata for i henhold til artikkel 3e nr. 1, med hensyn til et tidsrom nevnt i artikkel 3c nr. 2, eller
- b) som har en gjennomsnittlig økning i antall tonnkilometer på mer enn 18 % årlig mellom det overvåkingsåret som det er framlagt tonnkilometerdata for i henhold til artikkel 3e nr. 1, med hensyn til et tidsrom nevnt i artikkel 3c nr. 2, og det andre kalenderåret i dette tidsrommet,

og hvis virksomhet i henhold til bokstav a) eller ytterligere virksomhet i henhold til bokstav b) ikke helt eller delvis er en fortsettelse av en form for luftfartsvirksomhet som tidligere ble utført av en annen luftfartøyoperatør.

2. En luftfartøyoperatør som i henhold til nr. 1 er berettiget til tildeling, kan søke om en vederlagsfri tildeling fra en særlig reserve ved å inngi en søknad til vedkommende myndighet i sin forvaltningsmedlemsstat. Søknad skal inngis innen 30. juni i det tredje året i det tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 2 som den gjelder.

En tildeling til en luftfartøyoperatør i henhold til nr. 1 bokstav b) skal ikke overstige 1 000 000 kvoter.

3. En søknad i henhold til nr. 2 skal:

- a) inneholde kontrollerte tonnkilometerdata i samsvar med vedlegg IV og V for de formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som luftfartøyoperatøren har utført i det andre kalenderåret i det tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 2 som søknaden gjelder,
- b) dokumentere at kriteriene for å være berettiget til tildeling i henhold til nr. 1, er oppfylt, og
- c) når det gjelder luftfartøyoperatører som hører inn under nr. 1 bokstav b), angi:
- i) den prosentvise økningen i tonnkilometer fra virksomhet utført av den aktuelle luftfartøyoperatøren mellom det overvåkingsåret det er framlagt tonnkilometerdata for i henhold til artikkel 3e nr. 1, med hensyn til et tidsrom nevnt i artikkel 3c nr. 2, og det andre kalenderåret i dette tidsrommet,
- ii) den absolutte veksten i tonnkilometer fra virksomhet utført av den aktuelle luftfartøyoperatøren mellom det overvåkingsåret som det er framlagt tonnkilometerdata for i henhold til artikkel 3e nr. 1, med hensyn til et tidsrom nevnt i artikkel 3c nr. 2, og det andre kalenderåret i dette tidsrommet, og
- iii) den absolutte veksten i tonnkilometer fra virksomhet utført av den aktuelle luftfartøyoperatøren mellom det overvåkingsåret det er framlagt tonnkilometerdata for i henhold til artikkel 3e nr. 1, med hensyn til et tidsrom nevnt i artikkel 3c nr. 2, og det andre kalenderåret i dette tidsrommet, som overstiger prosenttallet angitt i nr. 1 bokstav b).

4. Senest seks måneder etter fristen for å inngi en søknad i henhold til nr. 2 skal medlemsstatene framlegge søknader som er mottatt i henhold til nevnte nummer, for Kommissjonen.

5. Senest tolv måneder etter fristen for å inngi en søknad i henhold til nr. 2 skal Kommissjonen fastsette den referanseverdien som skal brukes ved vederlagsfri tildeling av kvoter til luftfartøyoperatører hvis søknader er framlagt for Kommissjonen i samsvar med nr. 4.



Med forbehold for nr. 6 skal referanseverdien beregnes ved å dividere antall kvoter i den særlige reserven med summen av:

- a) tonnkilometerdata for luftfartøyoperatører som hører inn under nr. 1 bokstav a), i søknader framlagt for Kommissjonen i samsvar med nr. 3 bokstav a) og nr. 4, og
- b) den absolutte veksten i tonnkilometer som overstiger prosenttallet angitt i nr. 1 bokstav b), for luftfartøyoperatører som hører inn under nr. 1 bokstav b), i søknader framlagt for Kommissjonen i samsvar med nr. 3 bokstav c) iii) og nr. 4.

6. Referanseverdien nevnt i nr. 5 skal ikke medføre en årlig tildeling per tonnkilometer som er større enn den årlige tildelingen per tonnkilometer til luftfartøyoperatører i henhold til artikkel 3e nr. 4.

7. Innen tre måneder fra den datoen Kommissjonen gjør et vedtak i henhold til nr. 5, skal hver forvaltningsmedlemsstat beregne og offentliggjøre:

a) tildelingen av kvoter fra den særlige reserven til hver luftfartøyoperatør hvis søknad er framlagt for Kommissjonen i samsvar med nr. 4. Denne tildelingen skal beregnes ved å multiplisere referanseverdien nevnt i nr. 5 med:

i) når det gjelder en luftfartøyoperatør som hører inn under nr. 1 bokstav a), tonnkilometerdataene i søknaden som er framlagt for Kommissjonen i samsvar med nr. 3 bokstav a) og nr. 4,

ii) når det gjelder en luftfartøyoperatør som hører inn under nr. 1 bokstav b), den absolutte veksten i tonnkilometer som overstiger prosenttallet angitt i nr. 1 bokstav b), i søknader framlagt for Kommissjonen i samsvar med nr. 3 bokstav c) iii) og nr. 4 og

b) tildelingen av kvoter til hver luftfartøyoperatør for hvert år, som skal bestemmes ved å dividere luftfartøyoperatørens samlede tildeling av kvoter i henhold til bokstav a) med antall gjenstående hele kalenderår i det tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 2 som tildelingen gjelder.

8. Eventuelle kvoter i den særlige reserven som ikke er tildelt, skal auksjoneres bort av medlemsstatene.

9. Kommissjonen kan fastsette nærmere regler for forvaltningen av den særlige reserven fastsatt i denne

artikkel, herunder for vurdering av om kriteriene for å være berettiget til tildeling i henhold til nr. 1, er oppfylt. Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 23 nr. 3.

#### Artikkel 3g

#### Planer for overvåking og rapportering

Forvaltningsmedlemsstaten skal sikre at hver luftfartøyoperatør framlegger for vedkommende myndighet i denne medlemsstaten en overvåkingsplan med tiltak som skal iverksettes for å overvåke og rapportere utslipp og tonnkilometerdata med henblikk på en søknad i henhold til artikkel 3e, og at disse planene godkjennes av vedkommende myndighet i samsvar med retningslinjene vedtatt i henhold til artikkel 14.»

5. Ny overskrift og artikkel skal lyde:

#### «KAPITTEL III

#### FASTE ANLEGG

#### Artikkel 3h

#### Virkeområde

Bestemmelsene i dette kapittel får anvendelse på utslippstillatelser for klimagasser og tildeling og utstedelse av kvoter med hensyn til annen virksomhet oppført i vedlegg I enn luftfartsvirksomhet.»

6. Artikkel 6 nr. 2 bokstav e) skal lyde:

«e) en forpliktelse til å innlevere kvoter, bortsett fra kvoter utstedt i henhold til kapittel II, tilsvarende anleggets samlede utslipp i hvert kalenderår, etter kontroll i samsvar med artikkel 15, innen fire måneder etter utløpet av det aktuelle året.»

7. Følgende overskrift innsettes etter artikkel 11:

#### «KAPITTEL IV

#### BESTEMMELSER OM LUFTFART OG FASTE ANLEGG»

8. I artikkel 11a skal nytt nr. 1a lyde:

«1a. I tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 1 kan luftfartøyoperatører bruke CER-er og ERU-er opp til 15 % av det antall kvoter som de er pålagt å innlevere i henhold til artikkel 12 nr. 2a.

For etterfølgende tidsrom skal den prosentandelen CER-er og ERU-er som kan brukes i forbindelse med luftfartsvirksomhet, vurderes på nytt som et ledd i den generelle revisjonen av dette direktiv, idet det tas hensyn til utviklingen av den internasjonale klimaendingsstrategien.

Kommisjonen skal offentliggjøre denne prosentandelen minst seks måneder før starten av hvert tidsrom nevnt i artikkel 3c.»

9. I artikkel 11b nr. 2) erstattes ordet «anlegg» med ordet «virksomhet».

10. I artikkel 12 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 2 innsettes etter ordet «henblikk» ordene «på å oppfylle en luftfartøyoperatørs forpliktelser i henhold til nr. 2a eller»,

b) Nytt nr. 2a skal lyde:

«2a. Forvaltningsmedlemsstatene skal sikre at hver luftfartøyoperatør innen 30. april hvert år innleverer et antall kvoter tilsvarende det samlede utslippet i det foregående kalenderåret fra luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for, etter kontroll i samsvar med artikkel 15. Medlemsstatene skal sikre at kvoter som innleveres i samsvar med dette nummer, deretter slettes.»

c) nr. 3 skal lyde:

«3. Medlemsstatene skal sikre at den driftsansvarlige for hvert anlegg innen 30. april hvert år innleverer et antall kvoter, bortsett fra kvoter utstedt i henhold til kapittel II, tilsvarende anleggets samlede utslipp i det foregående kalenderåret, etter kontroll i samsvar med artikkel 15, og at disse kvotene deretter slettes.»

11. I artikkel 13 nr. 3 erstattes ordene «artikkel 12 nr. 3» med ordene «artikkel 12 nr. 2a eller 3».

12. I artikkel 14 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 første punktum

i) innsettes ordene «og av tonnkilometerdata med henblikk på en søknad i henhold til artikkel 3e eller 3f» etter ordene «den aktuelle virksomheten»,

ii) utgår ordene «innen 30. september 2003».

b) Nr. 3 skal lyde:

«3. Medlemsstatene skal sikre at hver driftsansvarlig for et anlegg eller hver luftfartøyoperatør etter utløpet av hvert kalenderår rapporterer utslippene for det aktuelle kalenderåret fra anlegget, eller, fra 1. januar 2010, fra de luftfartøyene som denne står for driften av, til vedkommende myndighet i samsvar med retningslinjene.»

13. Artikkel 15 skal lyde:

«Artikkel 15

#### **Kontroll**

Medlemsstatene skal sikre at rapportene som framlegges av de driftsansvarlige og luftfartøyoperatørene i henhold til artikkel 14 nr. 3, kontrolleres i samsvar med kriteriene fastsatt i vedlegg V og eventuelle nærmere bestemmelser vedtatt av Kommisjonen i samsvar med denne artikkel, og at vedkommende myndighet underrettes om dette.

Medlemsstatene skal sikre at en driftsansvarlig eller luftfartøyoperatør hvis rapport er kontrollert innen 31. mars hvert år for utslipp i det foregående året og ikke funnet tilfredsstillende i samsvar med kriteriene fastsatt i vedlegg V og eventuelle nærmere bestemmelser vedtatt av Kommisjonen i samsvar med denne artikkel, ikke kan overføre ytterligere kvoter før en rapport fra den berørte driftsansvarlige eller luftfartøyoperatør er kontrollert og funnet tilfredsstillende.

Kommisjonen kan etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i artikkel 23 nr. 2 vedta nærmere bestemmelser om kontroll av rapporter framlagt av luftfartøyoperatører i henhold til artikkel 14 nr. 3, og av søknader i henhold til artikkel 3e og 3f, herunder de framgangsmåtene for kontroll som kontrollørene skal følge.»

14. I artikkel 16 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 1 utgår ordene «innen 31. desember 2003».

b) Nr. 2 og 3 skal lyde:

«2. Medlemsstatene skal sikre at navnene på driftsansvarlige og luftfartøyoperatører som ikke overholder kravet om å innlevere et tilstrekkelig antall kvoter i henhold til dette direktiv, offentliggjøres.

3. Medlemsstatene skal sikre at enhver driftsansvarlig eller luftfartøyoperatør som ikke innen 30. april hvert år innleverer et tilstrekkelig antall kvoter for å dekke sine utslipp i det foregående året, skal betale en bot for utslippsoverskridelse. Boten for utslippsoverskridelse skal være på 100 euro for hvert tonn karbondioksidkvalenter som den driftsansvarlige eller luftfartøyoperatøren ikke har innlevert kvoter for. Betalingen av boten for utslippsoverskridelse fritar ikke den driftsansvarlige eller luftfartøyoperatøren for plikten til å innlevere et antall kvoter tilsvarende utslippsoverskridelsen når vedkommende innleverer kvoter for påfølgende kalenderår.»

c) Nye numre skal lyde:

«5. Dersom en luftfartøyoperatør ikke oppfyller kravene i dette direktiv og andre tvangstiltak som er truffet, ikke har ført til oppfyllelse, kan forvaltningsmedlemsstaten be Kommisjonen om å vedta å pålegge den berørte luftfartøyoperatøren et driftsforbud.

6. En anmodning fra en forvaltningsmedlemsstat i henhold til nr. 5 skal omfatte:

- a) dokumentasjon på at luftfartøyoperatøren ikke har oppfylt sine forpliktelser i henhold til dette direktiv,
- b) nærmere opplysninger om tvangstiltak som medlemsstaten har truffet,
- c) en begrunnelse for å pålegge et driftsforbud på fellesskapsplan og
- d) en anbefaling med hensyn til omfanget av et driftsforbud på fellesskapsplan og eventuelle vilkår som skal gjelde.

7. Når anmodninger som nevnt i nr. 5 rettes til Kommisjonen, skal Kommisjonen underrette de andre medlemsstatene gjennom deres representanter i komiteen nevnt i artikkel 23 nr. 1, i samsvar med komiteens forretningsorden.

8. Før det gjøres vedtak etter en anmodning i henhold til nr. 5, skal det dersom det er hensiktsmessig og praktisk mulig, holdes samråd med de myndigheter

som er ansvarlige for regelverksbasert tilsyn med den berørte luftfartøyoperatøren. Om mulig skal samråd holdes av Kommisjonen og medlemsstatene i fellesskap.

9. Når Kommisjonen vurderer om den skal gjøre et vedtak etter en anmodning i henhold til nr. 5, skal den underrette den berørte luftfartøyoperatøren om de vesentlige fakta og vurderinger som ligger til grunn for et slikt vedtak. Den berørte luftfartøyoperatøren skal gis mulighet til å framlegge skriftlige merknader for Kommisjonen innen ti virkedager fra underrettingsdatoen.

10. På anmodning fra en medlemsstat kan Kommisjonen etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 23 nr. 2 vedta å pålegge den berørte luftfartøyoperatøren et driftsforbud.

11. Hver medlemsstat skal på sitt eget territorium håndheve alle vedtak gjort i henhold til nr. 10. Den skal underrette Kommisjonen om alle tiltak som er truffet for å gjennomføre slike vedtak.

12. Dersom det er hensiktsmessig, skal det fastsettes nærmere regler for framgangsmåtene nevnt i denne artikkel. Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 23 nr. 3.»

15. Nye artikler skal lyde:

«*Artikkel 18a*

#### **Forvaltningsmedlemsstat**

1. Forvaltningsmedlemsstat for en luftfartøyoperatør skal være:

- a) når det gjelder en luftfartøyoperatør med en gyldig lisens utstedt av en medlemsstat i samsvar med bestemmelsene i rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper(\*), den medlemsstaten som utstedte lisensen til den aktuelle luftfartøyoperatøren, og
- b) i alle andre tilfeller, den medlemsstaten som er tilskrevet de største beregnede luftfartsutslippene fra flyginger utført av den aktuelle luftfartøyoperatøren i basisåret.

2. Dersom ingen av luftfartsutslippene fra flyginger utført av en luftfartøyoperatør som hører inn under nr. 1 bokstav b) i denne artikkel, er tilskrevet dens forvaltningsmedlemsstat i de to første årene av et tidsrom nevnt i artikkel 3c, skal luftfartøyoperatøren overføres til en annen forvaltningsmedlemsstat i neste tidsrom. Den nye forvaltningsmedlemsstaten skal være den medlemsstaten som er tilskrevet de største beregnede luftfartsutslippene fra flyginger utført av den aktuelle luftfartøyoperatøren i de første to årene av det foregående tidsrommet.

3. På grunnlag av de beste tilgjengelige opplysningene skal Kommisjonen

a) før 1. februar 2009 offentliggjøre en liste over luftfartøyoperatører som fra og med 1. januar 2006 har utført en form for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I, med angivelse av forvaltningsmedlemsstat for hver luftfartøyoperatør i samsvar med nr. 1, og

b) før 1. februar i hvert etterfølgende år ajourføre listen slik at den omfatter luftfartøyoperatører som siden har utført en form for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I.

4. Kommisjonen kan etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 23 nr. 2 utarbeide retningslinjer for forvaltningsmedlemsstaters administrasjon av luftfartøyoperatører i henhold til dette direktiv.

5. I nr. 1 menes med «basisår» det første kalenderåret med drift for luftfartøyoperatører som har innledet sin virksomhet i Fellesskapet etter 1. januar 2006, og kalenderåret med start 1. januar 2006 i alle andre tilfeller.

#### *Artikkel 18b*

##### **Bistand fra Eurocontrol**

Med henblikk på å oppfylle sine forpliktelser i henhold til artikkel 3c nr. 4 og artikkel 18a kan Kommisjonen be om bistand fra Eurocontrol eller en annen relevant organisasjon, og kan for dette formål inngå hensiktsmessige avtaler med disse organisasjonene.

(\*) EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1.»

16. I artikkel 19 nr. 3 gjøres følgende endringer:

a) Siste punktum skal lyde:

«Nevnte forordning skal også inneholde bestemmelser om anvendelse og identifikasjon av CER-er og ERU-er i fellesskapsordningen og om overvåking av anvendelsens omfang, samt bestemmelser som tar hensyn til at luftfartsvirksomhet inngår i fellesskapsordningen.»

b) Nytt ledd skal lyde:

«Forordningen om et standardisert og sikkert registersystem skal sikre at kvoter, CER-er og ERU-er som innleveres av luftfartøyoperatører, overføres til medlemsstatenes tilbaketrekkingkontoer for Kyoto-protokollens første forpliktelsesperiode bare i den utstrekning disse kvotene, CER-ene og ERU-ene tilsvarer utslipp som inngår i de samlede nasjonale mengdene i medlemsstatenes nasjonale fortegnelser for det tidsrommet.»

17. I artikkel 23 skal nr. 3 lyde:

«3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1–4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.»

18. Ny artikkel 25a skal lyde:

#### *«Artikkel 25a*

##### **Tiltak i tredjestater for å redusere luftfartens medvirkning til klimaendringene**

1. Dersom en tredjestat treffer tiltak for å redusere den medvirkningen til klimaendringene som skyldes flyginger med avgang fra denne tredjestaten og ankomst i Fellesskapet, skal Kommisjonen etter samråd med nevnte tredjestat og med medlemsstatene i komiteen nevnt i artikkel 23 nr. 1 vurdere hvilke muligheter som finnes for å skape optimal samvirking mellom fellesskapsordningen og tredjestatens tiltak.

Om nødvendig kan Kommisjonen vedta endringer som innebærer at flyginger som ankommer fra den berørte tredjestaten, unntas fra de formene for luftfartsvirksomhet som er oppført i vedlegg I, eller at det gjøres andre endringer i formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som kreves i henhold til en avtale inngått i samsvar med fjerde ledd. Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 23 nr. 3.

Kommisjonen kan foreslå andre endringer av dette direktiv for Europaparlamentet og Rådet.

Kommisjonen kan også, dersom det er relevant, i samsvar med traktatens artikkel 300 nr. 1 framlegge rekommandasjoner for Rådet om å innlede forhandlinger med sikte på å inngå en avtale med den berørte tredjestaten.

2. Fellesskapet og dets medlemsstater skal fortsette sin innsats for å oppnå enighet om globale tiltak for å redusere klimagassutslippene fra luftfarten. I lys av en slik enighet skal Kommisjonen vurdere om det er nødvendig å gjøre endringer i dette direktiv slik det anvendes på luftfartøyoperatører.»

19. I artikkel 28 gjøres følgende endringer:

a) I nr. 3 skal bokstav b) lyde:

«b) skal ha ansvar for å innlevere kvoter, bortsett fra kvoter utstedt i henhold til kapittel II, tilsvarende de samlede utslippene fra anleggene som inngår i sammenslutningen, som unntak fra artikkel 6 nr. 2 bokstav e) og artikkel 12 nr. 3, og»

b) Nr. 4 skal lyde:

«4. Forvalteren skal være underlagt sanksjonene som gjelder ved brudd på forpliktelsen til å innlevere et tilstrekkelig antall kvoter, bortsett fra kvoter utstedt i henhold til kapittel II, til å dekke de samlede utslippene fra anleggene som inngår i sammenslutningen, som unntak fra artikkel 16 nr. 2, 3 og 4.»

20. I artikkel 30 skal nytt nr. 4 lyde:

«4. Innen 1. desember 2014 skal Kommisjonen på grunnlag av overvåking og erfaring fra anvendelsen av dette direktiv foreta en ny vurdering av dette direktivs virkemåte med hensyn til luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I, og kan eventuelt framlegge forslag for Europaparlamentet og Rådet i henhold til traktatens artikkel 251. Kommisjonen skal særlig ta hensyn til:

- a) konsekvenser og virkninger av dette direktiv med hensyn til fellesskapsordningens generelle virkemåte,
- b) virkemåten av kvotemarkedet for luftfart, særlig eventuelle forstyrrelser på dette markedet,
- c) fellesskapsordningens miljøeffektivitet og i hvilket omfang den samlede mengden kvoter som skal tildeles til luftfartøyoperatører i henhold til artikkel 3c, bør reduseres i tråd med de generelle målene for utslippsreduksjon i EU,

d) fellesskapsordningens virkning på luftfartssektoren, herunder spørsmål om konkurranseevne, idet det tas særlig hensyn til virkningen av klimaendringsspolitikk som er gjennomført for luftfart utenfor EU,

e) om den særlige reserven for luftfartøyoperatører skal videreføres, idet det tas hensyn til den sannsynlige tilnærmingen mellom vekstratene i bransjen som helhet,

f) fellesskapsordningens virkning på den strukturelle avhengigheten av lufttransport på øyer, i inntengte områder, randområder og de mest fjerntliggende regionene i Fellesskapet,

g) om det bør innføres et overgangssystem for å lette kvotehandling mellom luftfartøyoperatører og driftsansvarlige for anlegg, samtidig som det sikres at ingen transaksjoner vil medføre en nettooverføring av kvoter fra luftfartøyoperatører til driftsansvarlige for anlegg,

h) konsekvensene av de terskelverdiene for unntak som er angitt i vedlegg I, med hensyn til største tillatte masse ved avgang og antall flyginger per år utført av en luftfartøyoperatør,

i) virkningen av unntaket fra fellesskapsordningen for visse flyginger utført innenfor rammen av forpliktelsene til å yte offentlige tjenester pålagt i samsvar med rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet(\*),

j) utviklingen, herunder mulighetene for framtidig utvikling, av effektiviteten i luftfarten, særlig framskrittene når det gjelder å nå målet fastsatt av Det rådgivende råd for luftfartsforskning i Europa (ACARE) om å utvikle og demonstrere teknologi som kan redusere drivstofforbruket med 50 % innen 2020, og om det er nødvendig med ytterligere tiltak for å øke effektiviteten,

k) utviklingen i den vitenskapelige forståelsen av hvordan kondensstriper og cirruskyer forårsaket av luftfarten medvirker til klimaendringene, med sikte på å foreslå effektive mottiltak.

Kommisjonen skal deretter framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet.

(\* EFT L 240 av 24.8.1992, s. 8.)

21. Følgende overskrift innsettes etter artikkel 30:

«KAPITTEL V

**SLUTTBESTEMMELSER»**

22. Vedlegg I, IV og V endres i samsvar med vedlegget til dette direktiv.

*Artikkel 2*

**Innarbeiding i nasjonal lovgivning**

1. Medlemsstatene skal innen 2. februar 2010 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse tiltakene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar

på det området dette direktiv omhandler. Kommisjonen skal underrette medlemsstatene om dette.

*Artikkel 3*

**Ikrafttredelse**

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

*Artikkel 4*

**Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 19. november 2008.

*For Europaparlamentet*

H.-G. PÖTTERING

*President*

*For Rådet*

J.-P. JOUYET

*Formann*

## VEDLEGG

I vedlegg I, IV og V til direktiv 2003/87/EF gjøres følgende endringer:

1. I vedlegg I gjøres følgende endringer:

a) Overskriften skal lyde:

**«VIRKSOMHETSKATEGORIER SOM DETTE DIREKTIV FÅR ANVENDELSE PÅ».**

b) I nr. 2 innsettes følgende ledd foran tabellen:

«Fra 1. januar 2012 omfattes alle flyginger med ankomst til eller avgang fra en flyplass som ligger på territoriet til en medlemsstat der traktaten får anvendelse.»

c) Følgende virksomhetskategori tilføyes:

«Luftfart

Flyginger med avgang fra eller ankomst til en flyplass som ligger på territoriet til en medlemsstat der traktaten får anvendelse.

Karbondioksid

Denne virksomheten omfatter ikke:

- a) flyginger som gjennomføres utelukkende med sikte på transport av en regjerende monark og dennes nære familie, stats- og regjeringssjefer og ministre i en tredjestat, når disse er på offisielt oppdrag, dersom dette er angitt med en passende statusindikator i reiseplanen,
- b) militærflyginger som gjennomføres med militære luftfartøyer, samt toll- og politiflyginger,
- c) flyginger i forbindelse med lete- og redningsoperasjoner og brannslukking, humanitære flyginger samt medisinske nødflyginger godkjent av vedkommende myndighet,
- d) alle flyginger som gjennomføres utelukkende i samsvar med visuelflygereglene som definert i vedlegg 2 til Chicago-konvensjonen,
- e) flyginger som avsluttes ved samme flyplass som luftfartøyet startet fra, og som er uten mellomlandinger,
- f) opplæringsflyginger som gjennomføres utelukkende for å oppnå et sertifikat, eller et bevis dersom det dreier seg om en flygebesetning, dersom dette er angitt med en passende anmerkning i reiseplanen, forutsatt at flygingen ikke benyttes til transport av passasjerer og/eller last, eller til posisjonering eller transport av luftfartøyet,
- g) flyginger som gjennomføres utelukkende med sikte på vitenskapelig forskning eller kontroll, prøving eller sertifisering av luftfartøyer eller av utstyr om bord eller på bakken,
- h) flyginger som gjennomføres med luftfartøyer med en største tillatte masse ved avgang på under 5 700 kg,
- i) flyginger som gjennomføres innenfor rammen av forpliktelsene til å yte offentlige tjenester pålagt i samsvar med forordning (EØF) nr. 2408/92 på ruter i de mest fjerntliggende regionene, som angitt i traktatens artikkel 299 nr. 2, eller på ruter der den kapasiteten som tilbys, ikke overstiger 30 000 seter per år, og
- j) flyginger som ville høre inn under denne virksomheten dersom det ikke var for denne bokstav, og som gjennomføres av en kommersiell lufttransportoperatør som gjennomfører:
  - færre enn 243 flyginger per periode i tre firemånedersperioder på rad, eller
  - flyginger med et samlet årlig utslipp på under 10 000 tonn.

Flyginger som gjennomføres utelukkende med sikte på transport av en regjerende monark og dennes nære familie, stats- og regjeringssjefer og ministre i en medlemsstat, når disse er på offisielt oppdrag, kan ikke unntas i henhold til denne bokstav.»

2. I vedlegg IV gjøres følgende endringer:

a) Følgende overskrift innsettes etter overskriften til vedlegget:

**«DEL A — Overvåking og rapportering av utslipp fra faste anlegg».**

b) Ny del B skal lyde:

**«DEL B — Overvåking og rapportering av utslipp fra luftfartsvirksomhet**

**Overvåking av utslipp av karbondioksid**

Utslippene skal overvåkes på grunnlag av beregninger. Utslippene skal beregnes ved bruk av følgende formel:

**Drivstofforbruk × utslippsfaktor**

Drivstofforbruket skal omfatte drivstoff forbrukt av hjelpeaggregatet. Det faktiske drivstofforbruket for hver flyging skal brukes når dette er mulig, og det skal beregnes ved bruk av følgende formel:

Mengde drivstoff i luftfartøyets tanker etter nødvendig tanking for flygingen – mengde drivstoff i luftfartøyets tanker etter nødvendig tanking for den etterfølgende flygingen + tanket drivstoffmengde for nevnte etterfølgende flyging.

Dersom det ikke foreligger data om faktisk drivstofforbruk, skal det brukes en standardisert metode med forskjellige nøyaktighetsnivåer til å anslå drivstofforbruket basert på de beste tilgjengelige opplysningene.

Standard utslippsfaktorer fra FNs klimapanel, tatt fra dets retningslinjer for utslippsfortegnelser fra 2006 eller etterfølgende ajourføringer av disse, skal brukes med mindre det finnes mer nøyaktige virksomhetsspesifikke utslippsfaktorer som er identifisert av uavhengige akkrediterte laboratorier ved hjelp av godkjente analysemetoder. Utslippsfaktoren for biomasse skal være lik null.

Det skal foretas en særskilt beregning for hver flyging og hvert drivstoff.

**Rapportering av utslipp**

Hver luftfartøyoperatør skal gi følgende opplysninger i sin rapport i henhold til artikkel 14 nr. 3:

A. Data som identifiserer luftfartøyoperatøren, herunder:

- luftfartøyoperatørens navn,
- dens forvaltningsmedlemsstat,
- dens adresse, herunder postnummer og land, og dersom den ikke er den samme, dens kontaktadresse i forvaltningsmedlemsstaten,
- luftfartøyenes registreringsnumre og de luftfartøytypene som i det tidsrommet rapporten gjelder, er benyttet til å utføre de formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for,
- nummer og utstedende myndighet for det godkjenningssertifikatet og den lisensen som ble brukt ved utførelse av de formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for,
- adresse, telefonnummer, faksnummer og e-postadresse til en kontaktperson og
- luftfartøyeierens navn.

B. For hver drivstofftype som det beregnes utslipp for:

- drivstofforbruk,
- utslippsfaktor,



- samlet utslipp fra alle flyginger gjennomført i det tidsrommet rapporten gjelder, som hører inn under de formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for,
- samlet utslipp fra:
  - alle flyginger gjennomført i det tidsrommet rapporten gjelder, som hører inn under de formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for, og som avgikk fra en flyplass beliggende på en medlemsstats territorium og ankom en flyplass beliggende på samme medlemsstats territorium,
  - alle andre flyginger gjennomført i det tidsrommet rapporten gjelder, som hører inn under de formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for,
- samlet utslipp fra alle flyginger gjennomført i det tidsrommet rapporten gjelder, som hører inn under de formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for, og som
  - avgikk fra hver medlemsstat og
  - ankom hver medlemsstat fra en tredjestat,
- usikkerhetsfaktor.

#### **Overvåking av tonnkilometerdata i henhold til artikkel 3e og 3f**

Når det søkes om tildeling av kvoter i samsvar med artikkel 3e nr. 1 eller artikkel 3f nr. 2, skal mengden luftfartsvirksomhet beregnes i tonnkilometer ved bruk av følgende formel:

tonnkilometer = distanse × nyttelast

der:

«distanse» er storsirkeldistansen mellom avgangsflyplassen og ankomstflyplassen pluss en fast tilleggsfaktor på 95 km, og

«nyttelast» er totalmassen av transportert gods, post og passasjerer.

Ved beregning av nyttelast gjelder følgende:

- antall passasjerer skal være antall personer om bord unntatt besetningsmedlemmer,
- en luftfartøyoperatør kan velge å benytte enten den faktiske massen eller standardmassen for passasjerer og innsjekket bagasje i sine masse- og balansedokumenter for de relevante flygingene, eller en standardverdi på 100 kg for hver passasjer og dennes innsjekkede bagasje.

#### **Rapportering av tonnkilometerdata i henhold til artikkel 3e og 3f**

Hver luftfartøyoperatør skal gi følgende opplysninger i sin søknad i henhold til artikkel 3e nr. 1 eller artikkel 3f nr. 2:

A. Data som identifiserer luftfartøyoperatøren, herunder:

- luftfartøyoperatørens navn,
- dens forvaltningsmedlemsstat,
- dens adresse, herunder postnummer og land, og dersom den ikke er den samme, dens kontaktadresse i forvaltningsmedlemsstaten,
- luftfartøyenes registreringsnumre og de luftfartøytypene som i det året søknaden gjelder, er benyttet til å utføre de formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for,

- nummer og utstedende myndighet for det godkjenningssertifikatet og den lisensen som ble brukt ved utførelse av de formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for,
- adresse, telefonnummer, faksnummer og e-postadresse til en kontaktperson og
- luftfartøyeierens navn.

B. Tonnkilometerdata:

- antall flyginger per flyplasspar,
- antall passasjerkilometer per flyplasspar,
- antall tonnkilometer per flyplasspar,
- valgt metode for beregning av masse for passasjerer og innsjekket bagasje,
- samlet antall tonnkilometer for alle flyginger gjennomført i det året rapporten gjelder, som hører inn under de formene for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for.»

3. I vedlegg V gjøres følgende endringer:

- a) Følgende overskrift innsettes etter overskriften til vedlegget:

«**DEL A — Kontroll av utslipp fra faste anlegg**».

- b) Ny del B skal lyde:

«**DEL B — Kontroll av utslipp fra luftfartsvirksomhet**

13. De alminnelige prinsippene og metodene angitt i dette vedlegg får anvendelse ved kontroll av rapporter om utslipp fra flyginger som hører inn under en form for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I.

For dette formål gjelder følgende:

- a) i nr. 3 skal henvisningen til den driftsansvarlige leses som en henvisning til en luftfartøyoperatør, og i bokstav c) i nevnte nummer skal henvisningen til anlegget leses som en henvisning til det luftfartøyet som er brukt til å utføre den luftfartsvirksomheten som omfattes av rapporten,
- b) i nr. 5 skal henvisningen til anlegget leses som en henvisning til luftfartøyoperatøren,
- c) i nr. 6 skal henvisningen til virksomhet som utføres i anlegget, leses som en henvisning til luftfartsvirksomhet som omfattes av rapporten, og som er utført av luftfartøyoperatøren,
- d) i nr. 7 skal henvisningen til anleggsstedet leses som en henvisning til de stedene som luftfartøyoperatøren har brukt for å utføre den luftfartsvirksomheten som omfattes av rapporten,
- e) i nr. 8 og 9 skal henvisningene til anleggets utslippskilder leses som en henvisning til det luftfartøyet som luftfartøyoperatøren er ansvarlig for, og
- f) i nr. 10 og 12 skal henvisningen til den driftsansvarlige leses som en henvisning til en luftfartøyoperatør.

**Ytterligere bestemmelser om kontroll av rapporter om utslipp fra luftfarten**

14. Kontrolløren skal særlig sikre at:

- a) alle flyginger som hører inn under en form for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I, er tatt med. Til denne oppgaven skal kontrolløren ha som underlag opplysninger fra ruteplaner og andre opplysninger om luftfartøyoperatørens trafikk, herunder opplysninger fra Eurocontrol som vedkommende operatør har bedt om,
- b) det er en generell sammenheng mellom dataene om samlet drivstofforbruk og dataene om drivstoff som er innkjøpt eller på annen måte levert til det luftfartøyet som utfører luftfartsvirksomheten.

**Ytterligere bestemmelser om kontroll av tonnkilometerdata framlagt i henhold til artikkel 3e og 3f**

15. De alminnelige prinsippene og metodene som er angitt i dette vedlegg for kontroll av utslippsrapporter i henhold til artikkel 14 nr. 3, skal, når det er relevant, anvendes tilsvarende ved kontroll av tonnkilometerdata for luftfarten.
  
  16. Kontrolløren skal særlig sikre at bare flyginger som faktisk er utført, og som hører inn under en form for luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I som luftfartøyoperatøren er ansvarlig for, er tatt med i vedkommende operatørs søknad i henhold til artikkel 3e nr. 1 og artikkel 3f nr. 2. Til denne oppgaven skal verifikasjonsinstansen ha som underlag opplysninger om luftfartøyoperatørens trafikk, herunder opplysninger fra Eurocontrol som vedkommende operatør har bedt om. Dessuten skal kontrolløren sikre at den nyttelasten som luftfartøyoperatøren har rapportert, er i samsvar med registre over nyttelast som vedkommende operatør fører av sikkerhetsmessige grunner.»
-