



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

Prop. 68 S

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotesystemet (luftfartskvotedirektivet)

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 18. februar 2011,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Bakgrunn

EØS-komiteen forventes i løpet av februar 2011 å fatte beslutning om å innlemme i EØS-avtalen direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotesystemet (luftfartskvotedirektivet) i EØS-avtalens vedlegg XX (miljø). Luftfartskvotedirektivet endrer direktiv 2003/87/EF om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser (kvotedirektivet). Kvotedirektivet har til formål å redusere EUs utslipp av klimagasser på en kostnads-effektiv måte. Gjennom luftfartskvotedirektivet utvides EUs kvotesystem til også å omfatte utslipp av CO₂ fra flygninger til og fra EUs flyplasser, inkludert innenriks flygninger og flygninger til og fra land utenfor EU.

Innlemmelse av direktivet om inkludering av luftfart i EUs kvotehandelssystem i EØS-avtalen nødvendiggjør endringer i klimakvoteloven. Stortingets samtykke til deltakelse i beslutningen i EØS-komiteen er derfor nødvendig, jf. Grunnloven § 26 annet ledd. For at Norge skal kunne ta del i kvotesystemet fra oppstarten i 2012, legges

det opp til at Stortingets samtykke innhentes før det treffes beslutning i EØS-komiteen.

Utkast til beslutning i EØS-komiteen og direktiv 2008/101/EF i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Hovedinnholdet i EUs luftfartskvotedirektiv

Den som driver kvotepliktige luftfartsaktiviteter skal fra 1. januar 2010 overvåke sine CO₂-utslipp og fra 1. januar 2012 skal det innleveres kvoter tilsvarende utslippene. Kvoteplikten vil også kunne omfatte privatpersoner og luftfartøysoperatører som driver ikke-kommersielle luftfartsaktiviteter.

EU-direktiv 2008/101/EF (luftfartskvotedirektivet) innebærer at EUs kvotesystem utvides til også å omfatte CO₂-utslipp fra flygninger til og fra EU-lufthavner, inkludert innenriks flygninger og flygninger til og fra land utenfor EU. Den som driver kvotepliktige luftfartsaktiviteter skal fra 1. januar 2010 overvåke sine CO₂-utslipp og fra 1. januar 2012 skal det innleveres kvoter tilsvarende

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotestystemet (luftfartskvotedirektivet)

utslippene. Luftfartskvotedirektivet er i praksis en endring av det opprinnelige kvotedirektivet som kun omfattet stasjonære virksomheter. Luftfartskvotedirektivet har regler for to ulike perioder, året 2012 og perioden 2013-2020.

Kvotepiktig enhet

Det er den som driver en kvotepiktig luftfartsaktivitet – i praksis luftfartøysoperatøren – som er ansvarlig for å overvåke og rapportere sine utslipp, samt levere kvoter tilsvarende utslippene. Med luftfartøysoperatør menes det rettssubjekt som er ansvarlig for operering av et luftfartøy på det tidspunktet det benyttes til kvotepiktig luftfartsaktivitet. I tilfeller hvor dette rettssubjektet ikke er kjent, skal eieren av luftfartøyet anses som luftfartøysoperatør. Hvilke luftfartsaktiviteter som er kvotepiktige følger av kvotedirektivets Vedlegg I. Definisjonene i kvotedirektivets Vedlegg I innebærer at kvotepikten også kan omfatte privatpersoner og luftfartøysoperatører som driver ikke-kommersielle luftfartsaktiviteter.

Administrerende medlemsstat

For å redusere de administrative kostnadene skal luftfartøysoperatørene som er omfattet av regelverket bare måtte forholde seg til én medlemsstat med hensyn til praktiske forhold, for eksempel vederlagsfri tildeling av klimakvoter, innlevering av utslippsrapporter og oppgjør av kvotepikten. Dette gjelder uavhengig av hvor mange forskjellige stater operatørens flygninger går til. Ansvar for å administrere de kvotepiktige operatørene må dermed fordeles mellom de ulike medlemsstatene.

På denne bakgrunn opererer direktivet med konseptet "*administrerende medlemsstat*" som bestemmer hvilken EU-medlemsstat den enkelte operatør skal forholde seg til når det gjelder for eksempel utslippsrapportering, tildeling av vederlagsfrie kvoter og innlevering av kvoter til oppgjør av kvotepikten. Operatører som er hjemmehørende i en EU-medlemsstat vil bli administrert av den medlemsstaten som har utstedt operatørens lisens og/eller driftstillatelse til den aktuelle operatøren. Når det gjelder luftfartøysoperatører som ikke har fått utstedt lisens og/eller driftstillatelse fra et land innenfor EU, inkludert ikke-kommersielle operatører fra EU, vil operatøren bli administrert av den medlemsstaten som har den største andelen av operatørens utslipp i basisåret¹, jf. direktivets artikkel 18a nr. 1.

For å sikre likebehandling av luftfartøysoperatørene vil EU-kommisjonen fastsette harmoniserte regler for hvordan administreringen skal foregå. Kommisjonen har laget en liste over hvilke luftfartøysoperatører som administreres av hvilken medlemsstat. Listen skal oppdateres årlig innen 1. februar og utstedes i form av en forordning fra EU-kommisjonen. Listen avgjør ikke om operatøren er kvotepiktig eller ikke. Kvotepikten avhenger av om operatøren faktisk foretar flygninger som er omfattet av direktivet. Dette innebærer at listen både kan omfatte operatører som ikke er kvotepiktige og at operatører som er kvotepiktige ikke står på listen.

Samlet kvotemengde

Det samlede antall kvoter som gjøres tilgjengelig for de kvotepiktige, avgjør miljøeffekten i kvotestystemet. Samlet antall kvoter som gjøres tilgjengelig for luftfartssektoren skal i 2012 tilsvare 97 prosent av luftfartssektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004-2006, jf. direktivets artikkel 3c nr. 1. I perioden 2013-2020 skal den gjennomsnittlige årlige kvotemengden reduseres til 95 prosent av luftfartssektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004-2006, jf. direktivets artikkel 3c nr. 2. Samlet kvotemengde vil dermed bidra til å begrense veksten i utslippene fra sektoren.

Oversikt – tildeling av kvoter

Det samlede antall kvoter må gjøres tilgjengelig for de kvotepiktige. De fleste kvotene vil bli gjort tilgjengelig ved at de deles ut vederlagsfritt til operatørene, men en del av kvotene skal auksjoneres ut. Reglene om tildelingen av vederlagsfrie kvoter er harmonisert på EU-nivå. Tildelingsreglene vil med andre ord være de samme i alle medlemsstatene. Det praktiske arbeidet med kvotetildeling, overvåking og rapportering vil foregå på medlemsstatsnivå av en utpekt "*vedkommende myndighet*". Både i 2012 og i 2013-2020 vil 15 prosent av samlet kvotemengde bli solgt. I perioden 2013-2020 vil 3 prosent av den samlede kvotemengden bli satt av i en kvotereserve forbeholdt nye operatører og operatører i sterk vekst. Resten av kvotene vil etter søknad bli tildelt vederlagsfritt til operatørene på grunnlag av operatørens andeler

¹ Med basisår menes 2006 med mindre operatøren først startet flyvninger til eller fra EU-lufthavner etter 2006, i så fall menes utslippene i det første kalenderåret operatøren startet flyvninger til eller fra EU-lufthavner.

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotestystemet (luftfartskvotedirektivet)

av det samlede aktivitetsnivået i 2010, målt i tonn-kilometer².

Tildeling av kvoter vederlagsfritt

EU-kommisjonen vil regne ut en referanseverdi (benchmark) for tildeling av kvoter. Denne referanseverdien vil avgjøre hvor mange kvoter hver berettiget operatør vil få tildelt vederlagsfritt. Både for 2012 og for 2013-2020 vil denne referanseverdien beregnes ut fra det samlede antallet vederlagsfrie kvoter som gjøres tilgjengelig hvert år delt på det samlede antallet tonn-kilometer i 2010. Det vil med andre ord være en noe strammere referanseverdi (benchmark) for tildeling av kvoter i 2013-2020 enn i 2012. Dette skyldes at samlet kvotemengde strammes inn med 2 prosentpoeng og at det settes av en kvotereserve tilsvarende 3 prosent av samlet kvotemengde i perioden 2013-2020. Referanseverdien for tildeling av kvoter innebærer at operatørene får tildelt kvoter proporsjonalt med operatørens andel av de samlede tonn-kilometerne som ble utført innenfor kvotesystemets virkeområde i løpet av 2010. På denne måten vil operatører som utnytter kapasiteten effektivt få tildelt relativt flere kvoter.

Luftfartøysoperatører som ønsker vederlagsfri tildeling av kvoter må søke om dette innen 31. mars 2011. Søknaden må blant annet inneholde informasjon om operatørens verifiserte tonn-kilometerdata for 2010. Tildelingen vil da bli beregnet ut fra referanseverdien (benchmark) multiplisert med operatørens verifiserte tonn-kilometerdata for 2010. Kvotene som tildeles vederlagsfritt vil bli delt ut til de kvotepliktige innen 28. februar hvert år, første gang i 2012.

Luftfartøysoperatører som legger ned driften i løpet av en tildelingsperiode vil fortsatt få utdelt kvoter gjennom resten av tildelingsperioden.

Oppgjør av kvoteplikten

I henhold til kommisjonsbeslutning 2009/339/EF om overvåking og rapportering skal den kvotepliktige innen 31. mars hvert år levere en verifisert utslippsrapport til den vedkommende myndigheten i den administrerende medlemsstaten. Utslippsrapporten skal redegjøre for foregående års kvotepliktige utslipp. Rapporten skal kontrolleres og godkjennes av den vedkommende myndigheten. Første utslippsrapport skal leveres 31. mars 2011, men det er ikke før 31. mars 2013

at den godkjente utslippsrapporten vil danne grunnlaget for innlevering av kvoter til oppgjør for kvoteplikten. Kvotene som skal leveres til oppgjør for den kvotepliktiges utslipp må innleveres til den vedkommende myndigheten i den administrerende medlemsstaten innen 30. april året etter at utslippene fant sted, første gang innen den 30. april 2013.

De kvotepliktige luftfartøysoperatørene står fritt til å handle kvoter seg i mellom, og det er ikke begrensninger på luftfartøysoperatørens adgang til å levere kvoter utstedt til de stasjonære installasjonene (EUA-kvoter³) som er omfattet av EUs kvotesystem. Luftfartøysoperatørene vil også til en viss grad kunne innlevere kvoter fra de prosjektbaserte Kyoto-mekanismene, se nærmere om dette nedenfor.

De stasjonære installasjonene som er omfattet av EUs kvotesystem vil ikke kunne benytte kvoter utstedt til luftfartøysoperatørene (EUAA-kvoter⁴) for å dekke sine kvotepliktige utslipp, jf. direktivets artikkel 12 nr. 3. Prisen på kvoter som utstedes separat til luftfartøysoperatørene, vil dermed i praksis ikke overstige prisen på kvoter i EUs kvotemarked for stasjonære installasjoner.

Salg av kvoter

15 prosent av samlet kvotemengde skal selges, både for 2012 og perioden 2013-2020. Det samlede antall salgskvoter skal fordeles mellom medlemsstatene i henhold til hver enkelt stats andel av de totale utslippene i 2010. Utslippene som tilskrives hver stat er uavhengig av hvor mange operatører staten administrerer, men beregnes ut fra hvilke flygninger som går til og fra den enkelte medlemsstats lufthavner. Utslipp fra samtlige flygninger som tar av fra medlemsstaten, samt utslipp fra flygninger fra lufthavner i tredjeland til medlemsstaten, tilskrives den aktuelle medlemsstaten. Ved å sammenholde det samlede antall salgskvoter, den samlede utslippsmengden i 2010 og den aktuelle medlemsstatens tilskrevne utslippsmengde i 2010, kan man enkelt beregne medlemsstatens andel av salgskvotene. EU-kommisjonen vil vedta en egen forordning om antallet kvoter som skal selges av hver enkelt medlemsstat, og om hvordan kvotesalget skal foregå.

Det blir opp til medlemsstatene å avgjøre bruken av inntektene fra kvotesalg. Medlemsstatene skal rapportere om hvordan inntektene brukes. De oppfordres brukt til klimarelaterte formål i EU

² Tonn-kilometer er nyttelast (vekten av passasjerer og frakt) multiplisert med distanse.

³ EU Allowance

⁴ EU Aviation Allowance

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotestystemet (luftfartskvotedirektivet)

og i tredjeland, blant annet til utslippsreduksjoner, tilpasning til klimaendringer i EU og i tredjeland, spesielt i utviklingsland, forskning på klimatiltak og klimatilpasning, inkludert særlig forskning på lavutslippsfly, for å redusere utslipp gjennom transportformer med lave utslipp, samt dekning av administrative kostnader knyttet til etablering og drift av kvotesystemet. Inntektene fra kvotesalg bør også brukes til bidrag til Fondet for global energieffektivitet og fornybar energi og tiltak for å redusere avskoging i utviklingsland.

Kvoterreserve

Det skal settes av en kvoterreserve forbeholdt nye luftfartøysoperatører og luftfartøysoperatører i sterk vekst. Kvoterreserven utgjør 3 prosent av det samlede antall kvoter som utstedes i perioden 2013-2020. Med *”sterk vekst”* menes en gjennomsnittlig årlig økning i tonn-kilometerdata på minst 18 prosent fra 2010 til 2014, jf. direktivets artikkel 3f nr. 1 bokstav (b). Det er ikke etablert en egen reserve for 2012.

Det vil kun bli delt ut kvoter fra reserven én gang i løpet av perioden 2013-2020. Beslutningen om hvor mange kvoter som vil bli utdelt til hver luftfartøysoperatør som har søkt om tildeling og som er berettiget til tildeling skal fattes senest 30. september 2016, jf. artikkel 3f nr. 7. En forutsetning for å få tildelt kvoter fra reserven er at nyetableringen eller utvidelsen ikke bare er en videreføring av en annen luftfartøysoperatørs tidligere aktiviteter. En luftfartøysoperatør kan ikke få tildelt mer enn 1 000 000 kvoter fra reserven for å dekke en utvidelse av virksomheten. Dersom ikke alle kvotene i reserven blir delt ut til operatørene, skal kvotene som blir igjen selges av medlemsstatene.

Om forholdet mellom EUs kvotesystem og Kyoto-protokollen

Kyoto-protokollen er en internasjonal avtale (protokoll under Klimakonvensjonen) som inneholder konkrete utslippsforpliktelser som binder industrilandene som har ratifisert avtalen til å begrense sine utslipp av klimagasser. Kyoto-protokollen innebærer blant annet at det er opprettet et kvotesystem på mellomstatlig nivå som åpner for at landene som har ratifisert avtalen kan handle klimakvoter seg i mellom.

Opprettelsen av EUs kvotesystem er blant annet et virkemiddel for EU til å oppfylle sin utslippsforpliktelse under Kyotoforpliktelsen.

Innenfor EUs kvotesystem er det enkeltbedrifter, ikke stater, som er kvotepliktige.

EUs kvotesystem er imidlertid knyttet delvis sammen med det mellomstatlige kvotesystemet som er opprettet under Kyoto-protokollen. Hver kvote som er tildelt til de kvotepliktige virksomhetene innenfor EUs kvotesystem i perioden 2008-2012, har en dobbel identitet. Hver kvote er både en ”EU-kvote”⁵ – som de kvotepliktige virksomhetene kan bruke til oppgjør for sine utslipp innenfor EUs kvotesystem – og en ”Kyoto-kvote”⁶ – som landene kan bruke til oppgjør for sine utslippsforpliktelser under Kyoto-protokollen. Hver gang en EU-kvote overføres mellom de kvotepliktige bedriftene følger det altså med en Kyoto-kvote. På grunn av denne doble identiteten får medlemsstatene både innlevert en EU-kvote og en Kyoto-kvote hver gang bedriftene i EUs kvotesystem innleverer EU-kvoter til oppgjør for sin kvoteplikt. For å sikre at EU-kvotene ikke brukes to ganger blir EU-kvotene slettet etter at de er brukt til oppgjør for kvoteplikten. Kyoto-kvoten kan derimot brukes av medlemsstaten til oppfyllelse av medlemsstatens utslippsforpliktelse under Kyoto-protokollen.

Luftfartskvotedirektivet omfatter både internasjonal og innenriks luftfart. I motsetning til innenriks luftfart er internasjonal luftfart ikke omfattet av landenes utslippsforpliktelser under Kyoto-protokollen. Det finnes dermed ingen Kyoto-kvoter som er ment å skulle dekke utslippene fra internasjonal luftfart. EU-kvotene som tildeles luftfartssektoren⁷ har derfor ikke en slik dobbel identitet, og når luftfartøysoperatørene innleverer EU-kvoter som er tildelt luftfartssektoren følger det ikke med noen Kyoto-kvoter som statene kan benytte til oppgjør av Kyoto-protokollen.

De kvotepliktige luftfartøysoperatørene har imidlertid også anledning til å innlevere EU-kvoter som er tildelt de kvotepliktige bedriftene, samt til en viss grad kvoter fra de prosjektbaserte Kyoto-mekanismene Den grønne utviklingsmekanismen⁸ og Felles gjennomføring⁹. I den grad luftfartøysoperatørene velger å innlevere kvoter som medlemsstatene kan bruke til oppgjør for utslippsforpliktelsen under Kyoto-protokollen (dvs. EU-kvoter som følges av Kyoto-kvoter, kvoter fra prosjekter under Den grønne utviklingsmekanismen eller kvoter fra Felles gjennomføringsprosjekter)

⁵ EUA – (EU Allowance)

⁶ AAU – (Assigned Amount Unit)

⁷ EUAA – (EU Aviation Allowance)

⁸ CDM – (Clean Development Mechanism)

⁹ JI – (Joint Implementation)

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotestystemet (luftfartskvotedirektivet)

skal disse Kyoto-kvotene samles opp i det sentrale EU-registeret.

Bruk av kvoter fra de prosjektbaserte Kyoto-mekanismene - CDM/JI

I 2012 begrenses adgangen for luftfartøysoperatørene til å dekke sine utslipp med kvoter fra de prosjektbaserte Kyoto-mekanismene (CDM og JI) til 15 prosent av innleverte kvoter. Procentsatsen vil bli revidert før perioden 2013-2020, men skal ikke settes lavere enn 1,5 prosent av innleverte kvoter. Den endelige prosentsatsen vil bli offentliggjort senest 1. juli 2012.

Andre effekter på klimaet

Kvoteplikten gjelder kun utslipp av CO₂, ikke andre utslipp av klimagasser.

Unntak fra kvoteplikten

Ifølge kvotedirektivets vedlegg I omfattes CO₂-utslipp fra samtlige flygninger til eller fra EU-lufthavner av kvoteplikten. Lufthavner er definert vidt, noe som innebærer at en hvilken som helst egnet landingsplass, både til lands og til vanns, kan omfattes. Landingsplasser på skip og bygninger er også omfattet.¹⁰

Det gis imidlertid unntak for kvoteplikten for kommersielle lufttransportoperatører som i tre påfølgende firemånedersperioder gjennomfører mindre enn 243 enkeltflygninger per periode (tilsvarende ca. to flygninger per dag), eller som har årlige utslipp på mindre enn 10 000 tonn CO₂.

Offisielle flygninger med regjerende monarker og deres nærmeste familie, statsoverhoder, regjeringssjefer og regjeringsmedlemmer fra land utenfor EU, er også unntatt fra kvoteplikten. Tilsvarende flygninger for monarker, statsoverhoder osv. fra land innenfor EU, er derimot ikke unntatt fra kvoteplikten.

Følgende flygninger er også unntatt fra kvoteplikten: Militær-, toll- og politiflyvninger, lete- og redningsflygninger, brannslukking, humanitære flygninger, forskningsflygninger, prøveflygninger, ambulansflygninger, flyvertrening, flygninger som følger visuelle flyveregler (VFR), flygninger som returnerer til samme lufthavn uten mellom-

landing, flygninger med luftfartsmaskineri med en maksimal take-off-vekt på under 5 700 kg, samt flygninger som foretas under forpliktelse til offentlig tjenesteytelse (FOT/PSO) enten til destinasjoner i EUs ytre områder etter EF-traktatens artikkel 299 nr. 2 eller på enkeltruter som har en kapasitet på mindre enn 30 000 seter i året.

EU-kommisjonen skal arbeide for inngåelse av en global avtale for å redusere utslipp fra luftfart. I mangel av en global avtale, skal det søkes inngått bilaterale avtaler med tredjeland. I tilfeller hvor tredjeland oppretter tilsvarende regelverk kan Kommisjonen beslutte å unnta fra kvoteplikten utslipp som stammer fra flygninger fra det aktuelle tredjelandet til EU.

Sanksjoner

Luftfartøysoperatører som gjentatte ganger ikke etterlever regelverket kan som et siste utfall bli nektet å operere i EU, jf. endringer i kvotedirektivets art. 16. Det åpnes for at medlemsstatene – etter at andre håndhevingstiltak har mislykkes – kan anmode Kommisjonen om å innføre driftsforbud for den angjeldende operatøren. Kommisjonen vil vedta en egen forordning med nærmere regler om innføring av driftsforbud.

Revidering av kvotesystemet i 2014

Kvotedirektivets artikkel 30 nr. 4 krever at Kommisjonen innen 1. desember 2014 vurderer kvotesystemet og åpner for at Kommisjonen kan foreslå endringer.

For øvrig gjelder de samme reglene som i kvotedirektivet (direktiv 2003/87/EF).

3 Konstitusjonelle forhold

Fordi gjennomføringen av luftfartskvotedirektivet krever lovendringer, må Stortinget samtykke til deltakelse i EØS-komiteens beslutning, jf. Grunnloven § 26, annet ledd. For å hindre at Norge forsinkes ikrafttredelse av beslutningen, og for å gjøre det mulig for EØS/EFTA-statene formelt å delta i ordningen så raskt som mulig, fremmes forslag om at Stortinget gir sitt samtykke før EØS-komiteen treffer sin beslutning. Det vil dermed ikke være nødvendig for Norge å ta forbehold for konstitusjonelle prosedyrer ved beslutning i EØS-komiteen.

Det er ikke ventet at det vil komme endringer i utkastet til beslutning i EØS-komiteen. Dersom den endelige beslutningen skulle avvike vesentlig

¹⁰ I Kommisjonens retningslinjer (beslutning 2009/450/EF) er lufthavn (aerodrome) definert som følger: 'aerodrome' means a defined area on land or water, including buildings, installations and equipment, intended to be used either wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of aircraft.

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimavotesystemet (luftfartskvotedirektivet)

fra det utkastet som er lagt frem i denne proposisjonen, vil saken bli fremlagt for Stortinget på nytt.

4 Beslutningen i EØS-komiteen

4.1 Innholdet i EØS-komit beslutningen

EØS-komiteen forventes i løpet av februar 2011 å fatte beslutning om at vedlegg XX, Miljø, til EØS-avtalen skal endres ved innlemming av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimavotesystemet.

Artikkel 1 fastslår at direktiv 2008/101/EF innlemmes i EØS-avtalens vedlegg XX punkt 21a med bl.a. følgende tillegg:

”ba) Gjelder Liechtenstein. Liechtenstein vil etterkomme direktivet n r aktuell luftfartsvirksomhet finner sted på Liechtensteins territorium.”

bb) I artikkel 3c nr. 4 fastsetter at ”EØS-komiteen skal, i samsvar med avtalens framgangsmåter og på grunnlag av tall oversendt av EFTAs overvåkningsorgan i samarbeid med Eurocontrol, bestemme de historiske luftfartsutslippene for hele EØS ved at det aktuelle tallet for flyginger innenfor og mellom EFTA-statenes territorium og flyginger mellom EFTA-statene og tredjestater, legges til Kommisjonenens vedtak når dette innlemmes i EØS-avtalen.”

bd) I artikkel 3e nr. 2 og artikkel 3f nr. 4 fastsetter at ”Innen samme dato skal EFTA-statene levere søknadene de har mottatt til EFTAs overvåkningsorgan, som uten opphold skal videresende dem til Kommisjonen.”

be) Artikkel 3e nr. 3 bestemmer at ”EØS-komiteen skal i samsvar med avtalens framgangsmåter og på grunnlag av tall oversendt av EFTAs overvåkningsorgan i samarbeid med Eurocontrol, bestemme den samlede mengden kvoter, antall kvoter som skal auksjoneres, antall kvoter i særlig reserve og antall kvoter som skal tildeles vederlagsfritt, for hele EØS ved at de aktuelle tallene for flyginger innenfor og mellom EFTA-statenes territorium og flyginger mellom EFTA-statene og tredjestater, legges til Kommisjonenens vedtak når dette innlemmes i EØS-avtalen.

Kommisjonen skal bestemme referanseverdier for hele EØS. Under beslutningsprosessen skal Kommisjonen samarbeide

nært med EFTAs overvåkningsorgan. EFTA-statenes beregning og offentliggjøring i henhold til artikkel 3e nr. 4 skal finne sted etter at EØS-komiteen har truffet beslutning om innlemming av Kommisjonenens vedtak i EØS-avtalen.”

b) I artikkel 3f nr. 5 fastsette at ”Kommisjonen skal bestemme referanseverdier for hele EØS. Under beslutningsprosessen skal Kommisjonen samarbeide nært med EFTAs overvåkningsorgan. EFTA-statenes beregning og offentliggjøring i henhold til artikkel 3e nr. 4 skal finne sted etter at EØS-komiteen har truffet beslutning om innlemming av Kommisjonenens vedtak i EØS-avtalen.”

3.

”ia) Etter artikkel 16 nr. 12 skal nytt nr. 13 lyde: ”13. EFTA-statene skal oversende eventuelle anmodninger i henhold til artikkel 16 nr. 5 og nr. 10 til EFTAs overvåkningsorgan, som uten opphold skal oversende dem til Kommisjonen.”

ib) I artikkel 18a nr. 1 fastsettes bl.a. at ”Overføringer av luftfart operat rer til EFTA-statene skal finne sted i løpet av 2011 etter at operatørene har oppfylt sine forpliktelser for 2010.

id) Artikkel 18d sier bl.a. at EFTA-statene og EFTAs overvåkningsorgan kan de be om bistand fra Eurocontrol eller en annen relevant organisasjon.”

Artikkel 2 fastslår at teksten til direktiv 2008/101/EF på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3 fastslår at beslutningen trer i kraft dagen etter at EØS-komiteen har mottatt meldninger fra alle partene i komiteen i medhold at artikkel 103 nr. 1 i EØS-avtalen.

Artikkel 4 slår fast at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.”

Svalbard er ikke omfattet av EØS-avtalen og regnes derfor som tredjeland i henhold til dette regelverket. Dette innebærer at flygninger mellom Svalbard og EØS-området (for eksempel Norge) er omfattet av kvoteplikten, mens flygninger mellom Svalbard og land utenfor EØS (for eksempel Russland) ikke er omfattet. Flygninger internt på Svalbard er heller ikke omfattet. Den norske klimavoteloven er gitt anvendelse på den norske delen av kontinentalsokkelen med de begrensninger som følger av folkeretten. Flygnin-

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotestystemet (luftfartskvotedirektivet)

ger til, fra og mellom offshoreinstallasjoner, herunder landingsplasser på skip som befinner seg på kontinentalsokkelen, er dermed også omfattet av kvoteplikten.

4.2 Nærmere om tilpasningene for EØS/ EFTA-statene

Ved innlemmelsen av direktivet i EØS-avtalen gjøres EFTA-statene til en integrert del av EUs kvotestystem for luftfart, på lik linje med EU-statene. EØS-avtalens egenart og hensynet til å ivareta topolarstrukturen i EØS-avtalen har imidlertid gjort det nødvendig med enkelte tilpasninger til direktivet, i form av noen presiseringer når det gjelder hvilken beslutningsprosess det legges opp til i EØS. Det har vært behov for å avklare hvordan Kommisjonens beslutninger skal innlemmes i EØS-avtalen.

Tilpasningsteksten innebærer blant annet at EØS-komiteen gis fullmakt til å fastsette historiske luftfartsutslipp og fastsette den samlede kvotemengden innenfor hele EØS-området. Videre fastslås det i tilpasningsteksten at Kommisjonen fastsetter en felleseuropeisk standard for tildeling av vederlagsfrie kvoter som også vil omfatte EFTA-statene. Ordningen er begrunnet i at det ikke er mulig å dele beslutningsprosessen ved at Kommisjonen fastsetter egne EU-tall før EØS-komiteen beslutter tall for hele EØS. Det forutsettes i tilpasningsteksten at Kommisjonens vedtak om felleseuropeisk standard for tildeling av vederlagsfrie kvoter innlemmes i EØS-avtalen ved beslutning i EØS-komiteen.

Videre regulerer tilpasningsteksten at Norge vil overta administrasjonsansvaret for noen få luftfartsoperatører som i dag administreres av EU-stater og hvordan denne overføringen av luftfartsoperatører skal skje.

5 Gjennomføring av rettsakten i norsk rett

Klimakvoteloven (lov av 17. desember 2004 nr. 99) og den tilhørende klimakvoteforskriften (forskrift av 23. desember 2004 nr. 1851) etablerte et kvotestystem i Norge fra 1. januar 2005. Gjennomføring av luftfartskvotedirektivet medfører behov for endringer både i klimakvoteloven og klimakvoteforskriften.

Miljøverndepartementet har fremmet en lovproposisjon samtidig som samtykkeproposisjonen, jf. Prop. 69 L (2010–2011) Endringer i klimakvoteloven.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Innlemmelsen av direktivet i EØS-avtalen fører til at Norge får ansvar for å administrere både norske og utenlandske operatører. Dette innebærer økte administrative byrder for staten. Kostnadene knyttet til oppfølging av de kvotepliktige operatørene vil bli dekket inn gjennom gebyrer fastsatt i forskrift. Det legges opp til at gebyrene skal fullfinansiere statens kostnader. Ordningen vil bli administrert av Klima- og forurensningsdirektoratet.

15 prosent av den totale kvotemengden i systemet skal selges. Fordelingen av denne potten skal skje på grunnlag av utslippene som tilskrives den enkelte stat. Fordelingen er uavhengig av hvilken stat som administrerer hvilket selskap. Utslippene fra alle flygningene i 2010 tilskrives en stat ut fra hvor de enkelte flygningene har startet og sluttet. For å anslå antall kvoter som skal selges av den norske stat, er det derfor nødvendig med utslippsdata for hele systemet. Slike data foreligger foreløpig ikke. Samlet kvotemengde og totalt antall kvoter som skal selges er heller ikke fastsatt. Det er for tidlig å anslå hvor mange kvoter den norske stat vil få tildelt til salg. Framtidig kvotepris innenfor luftfartssektoren er også usikker. Det er derfor ikke gjort nærmere anslag på forventede provenyeffekter av statens salg av kvoter. Staten vil få nye inntekter fra salg av kvoter tilsvarende antall tildelte kvoter ganger kvoteprisen på salgstidspunktet. Finansdepartementet selger i dag kvoter inn i EUs kvotemarked, og kostnadene ved å administrere salget antas ikke å øke nevneverdig.

Eventuelle Kyoto-kvoter¹¹ som luftfartøysoperatørene innleverer til oppgjør for kvoteplikten skal fordeles mellom medlemsstatene ut fra den enkelte stats utslipp fra innenriks luftfart. Disse kvotene kan statene bruke til oppfyllelse av utslippsforpliktelsen under Kyoto-protokollen. Omfordelingen vil føre til at stater som har en stor andel innenriks luftfart, som Norge, får overført flere Kyoto-kvoter enn stater som har en stor andel utenriks luftfart.

Det legges opp til at Regjeringen vil komme tilbake til spørsmålet om CO₂-avgiften på mineral-

¹¹ Kvoter som er gyldige til oppgjør under Kyoto-protokollen, dvs. Assigned Amount Units (AAU) tilknyttet innleverte EU-kvoter, kvoter fra Den grønne utviklingsmekanismen, samt kvoter fra Felles gjennomføringsprosjekter.

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotestystemet (luftfartskvotedirektivet)

olje til bruk i innenriks luftfart i forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2012.

6.2 Økonomiske konsekvenser for luftfartssektoren

Ifølge Kommisjonens konsekvensanalyse forventes utslippene innenfor luftfartssektoren å vokse betraktelig frem mot 2020. Fastsettelse av samlet kvotemengde innebærer at luftfartssektoren vil bidra til å redusere utslippene tilsvarende 36 prosent av egne utslipp frem til 2015 og 46 prosent frem til 2020, sammenlignet med forventet utslippsutvikling uten nye tiltak innenfor sektoren. Innlemmelse i EØS-avtalen vil bidra ytterligere til å redusere utslippene, ved at utslipp fra innenriksflygninger i EØS/EFTA-statene, samt flygninger mellom EØS/EFTA-statene og mellom EØS/EFTA-statene og tredjeland utenfor EØS, inkluderes i kvotestystemet.

Utvidelsen av virkeområdet til også å omfatte flygninger til og fra lufthavner i EØS/ EFTA-statene Island, Liechtenstein og Norge innebærer at følgende ekstra flygninger blir inkludert i systemet:

- (1) innenriks flygninger i henholdsvis Island, Liechtenstein og Norge,
- (2) flygninger mellom EØS/EFTA-statene, samt
- (3) flygninger mellom en EØS/EFTA-stat og et tredjeland utenfor EØS.

Utvidelsen av virkeområdet vil kunne få konsekvenser for luftfartøysoperatører som utfører flygninger som beskrevet over. Hvor store konsekvenser utvidelsen av virkeområdet vil ha for den enkelte operatør avhenger først og fremst av hvorvidt den aktuelle operatøren allerede er en del av EUs kvotesystem før virkeområdet blir utvidet til også å omfatte EØS/EFTA-statene, eller om den aktuelle operatøren kommer inn i systemet som følge av utvidelsen.

Konsekvensene for sektoren vil være avhengig av prisen på kvoter og antall kvoter som tildeles vederlagsfritt. De fleste operatørene forventes å ha høyere utslipp enn de får tildelt i form av kvoter, og operatørene må dermed enten kjøpe kvoter i markedet eller gjennomføre utslippsreducerende tiltak i egen drift. Ifølge Kommisjonens konsekvensutredning fra 2006 forventes innføringen av kvotesystemet å føre til en økning i billettprisen på mellom 5 og 40 Euro avhengig av strekning.

Kvotesystemet omfatter alle flygninger til og fra europeiske lufthavner uavhengig av operatørens opprinnelsesland. Kommersielle operatører forventes i det alt vesentlige å kunne sende de

økte kostnadene videre til sine kunder. Konkurransesituasjonen skal dermed ikke påvirkes nevneverdig.

I tillegg til kvotekostnadene vil det dessuten være administrative byrder knyttet til overvåking, rapportering og søknader om tildeling av vederlagsfrie kvoter. Det vil også være arbeid knyttet til forvaltning av klimakvoter, for eksempel vurderinger av tidspunkter for kvotekjøp og eventuelt salg.

7 Konklusjon og tilråding

Miljøeffekten i kvotesystemet avgjøres av det samlede antall kvoter. Samlet antall kvoter som gjøres tilgjengelig for luftfartssektoren skal i 2012 tilsvare 97 prosent av luftfartssektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004-2006. I perioden 2013-2020 skal den gjennomsnittlige årlige kvotemengden reduseres til 95 prosent av luftfartssektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004-2006. Samlet kvotemengde vil dermed bidra til å begrense veksten i utslippene fra sektoren.

Både i 2012 og i 2013-2020 vil 15 prosent av samlet kvotemengde bli solgt. I perioden 2013-2020 vil tre prosent av den samlede kvotemengden bli satt av i en kvotereserve forbeholdt nye operatører og operatører i sterk vekst. Resten av kvotene vil etter søknad bli tildelt vederlagsfritt til operatørene på grunnlag av operatørenes andeler av det samlede aktivitetsnivået i 2010. Luftfartøysoperatører som ønsker vederlagsfri tildeling av kvoter må søke om dette innen 31. mars 2011. Kvotene som tildeles vederlagsfritt vil bli delt ut til de kvotepliktige innen 28. februar hvert år, første gang i 2012.

Innlemmelse av luftfartskvotedirektivet i EØS-avtalen vil bidra til kostnadseffektive utslippsreduksjoner av klimagasser fra luftfartssektoren. EUs kvotehandelssystem er et effektivt virkemiddel i arbeidet for å redusere utslipp av klimagasser og legger vekt på at Norge også gjennom deltakelse i det europeiske kvotesystemet skal synliggjøre ambisiøse klimamål. I St.meld. nr. 34 (2006-2007) *Norsk klimapolitikk* er det lagt til grunn at Regjeringen ønsker et bredest mulig kvotesystem, med flest mulig deltakende sektorer og land. Luftfartssektoren representerer et raskt voksende bidrag til klimagassutslippene. Inkludering av luftfarten i det europeiske kvotesystemet vil bidra til å begrense veksten i utslippene fra sektoren. Innlemmelse av luftfartskvotedirektivet i EØS-avtalen vil bidra ytterligere til dette.

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotesystemet (luftfartskvotedirektivet)

Miljøverndepartementet tilrår at Norge deltar i EØS-komiteens beslutning om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotesystemet (luftfartskvotedirektivet).

Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotesystemet (luftfartskvotedirektivet).

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotesystemet (luftfartskvotedirektivet), i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotesystemet (luftfartskvotedirektivet)

I

Stortinget samtykker i deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotesystemet (luftfartskvotedirektivet).

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. [.../...] av [...] om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt "avtalen", særlig artikkel 98, og

på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XX er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. [.../...] av [...]¹.
2. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om endring av direktiv 2003/87/EF slik at luftfartsvirksomhet omfattes av ordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet² skal innlemmes i avtalen.
3. Beslutningsprosessen vil finne sted i nært samarbeid mellom Europakommisjonen, EFTAs overvåkningsorgan og EFTA-statene.
4. Avtalepartene har utstedt en felleserklæring som blant annet understreker at de vil gjøre sitt ytterste for å sikre at EØS-komiteebeslutninger som innlemmer hvert av Europakommisjonens vedtak, vil bli truffet og tre i kraft raskt –

vet når aktuell luftfartsvirksomhet finner sted på Liechtensteins territorium."

bb) I artikkel 3c nr. 4 skal nytt ledd lyde:

"EØS-komiteen skal, i samsvar med avtalens framgangsmåter og på grunnlag av tall oversendt av EFTAs overvåkningsorgan i samarbeid med Eurocontrol, bestemme de historiske luftfartsutslippene for hele EØS ved at det aktuelle tallet for flyginger innenfor og mellom EFTA-statenes territorium og flyginger mellom EFTA-statene og tredjestater, legges til Kommisjonens vedtak når dette innlemmes i EØS-avtalen."

bc) I artikkel 3d nr. 4 oppheves annet ledd.

bd) I artikkel 3e nr. 2 og artikkel 3f nr. 4 skal nytt ledd lyde:

"Innen samme dato skal EFTA-statene levere søknadene de har mottatt til EFTAs overvåkningsorgan, som uten opphold skal videresende dem til Kommisjonen."

be) I artikkel 3e nr. 3 skal nye ledd lyde:

"EØS-komiteen skal i samsvar med avtalens framgangsmåter og på grunnlag av tall oversendt av EFTAs overvåkningsorgan i samarbeid med Eurocontrol, bestemme den samlede mengden kvoter, antall kvoter som skal auksjoneres, antall kvoter i særlig reserve og antall kvoter som skal tildeles vederlagsfritt, for hele EØS ved at de aktuelle tallene for flyginger innenfor og mellom EFTA-statenes territorium og flyginger mellom EFTA-statene og tredjestater, legges til Kommisjonens vedtak når dette innlemmes i EØS-avtalen.

Kommisjonen skal bestemme referanseverdier for hele EØS. Under beslutningsprosessen skal Kommisjonen samarbeide nært med EFTAs overvåkningsorgan. EFTA-statenes beregning og offentliggjøring i henhold til artikkel 3e nr. 4 skal finne sted etter at EØS-komiteen har truffet beslutning om innlemming av Kommisjonens vedtak i EØS-avtalen."

bf) I artikkel 3f nr. 5 skal nytt ledd lyde:

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XX nr. 21a) (europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF) gjøres følgende endringer:

1. Nytt strekpunkt skal lyde:
"– **32008 L 0101:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/101/EF av 19. november 2008 (EUT L 8 av 13.1.2009, s. 3)."
2. Etter tilpasning b) skal nye tilpasninger lyde:
"ba) På det tidspunktet direktivet innlemmes har Liechtenstein ingen luftfartsvirksomhet som definert i direktivet på sitt territorium. Liechtenstein vil etterkomme direkti-

¹ () Ennå ikke kunngjort.

² () EUT L 8 av 13.1.2009, s. 3.

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimavotestemmet (luftfartskvotedirektivet)

”Kommisjonen skal bestemme referanseverdier for hele EØS. Under beslutningsprosessen skal Kommisjonen samarbeide nært med EFTAs overvåkningsorgan. EFTA-statenes beregning og offentliggjøring i henhold til artikkel 3e nr. 4 skal finne sted etter at EØS-komiteen har truffet beslutning om innlemming av Kommisjonens vedtak i EØS-avtalen.”

3. Etter tilpasning i) skal nye tilpasninger lyde:
- ia) Etter artikkel 16 nr. 12 skal nytt nr. 13 lyde:
 ”13. EFTA-statene skal oversende eventuelle anmodninger i henhold til artikkel 16 nr. 5 og nr. 10 til EFTAs overvåkningsorgan, som uten opphold skal oversende dem til Kommisjonen.”
- ib) I artikkel 18a nr. 1 skal nytt ledd lyde:
 ”Overføringer av luftfartøyoperatører til EFTA-statene skal finne sted i løpet av 2011 etter at operatørene har oppfylt sine forpliktelser for 2010. En annen tidslinje for overføring av luftfartøyoperatører som opprinnelig var tilskrevet én medlemsstat på grunnlag av kriteriene i bokstav b), kan godkjennes av den opprinnelige administrerende medlemsstaten, forutsatt at operatøren framsetter et uttrykkelig ønske om dette innen seks måneder fra Kommisjonen vedtar EØS-listen over operatører som beskrevet i artikkel 18a nr. 3 bokstav b). I dette tilfelle skal overføringen finne sted senest i 2020 med hensyn til kvotehandelsperioden som begynner i 2021.”
- ic) I artikkel 18a nr. 3 bokstav b) tilføyes ordene ”for hele EØS” etter ordet ”luftfartøyoperatører”.
- id) I artikkel 18d skal nytt ledd lyde:
 ”For at EFTA-statene og EFTAs overvåkningsorgan skal kunne oppfylle sine forpliktelser i henhold til direktivet, kan de be om bistand fra Eurocontrol eller en annen relevant organisasjon, og kan for dette formål inngå hensiktsmessige avtaler med disse organisasjonene.”

Artikkel 2

Teksten til direktiv 2008/101/EF på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft [...], forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1³.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

Utferdiget i Brussel, [...].

For EØS-komiteen

Formann

[...]

EØS-komiteens sekretærer

[...]

[...]

Felleserklæring fra avtalepartene i forbindelse med beslutning nr. [...] om innlemming av direktiv 2008/101/EF i avtalen

”Direktiv 2008/101/EF fastsetter at inntekter fra auksjon av klimavoter i luftfarten bør brukes til å takle klimaendring. EFTA-statenes anvendelse av denne bestemmelsen berører ikke EØS-avtalens virkeområde.

Med henblikk på vedtak om referanseverdier i henhold til artikkel 3e nr. 3 og artikkel 3f nr. 5 i direktiv 2003/87/EF, endret ved direktiv 2008/101/EF, skal avtalepartene gjøre sitt ytterste for å sikre at EØS-komiteebeslutninger som innlemmer hvert av Europakommisjonens vedtak, skal bli truffet og tre i kraft raskt. For å sikre enhetlig lovgivning i EØS og det felles kvotehandelsystemet, skal en felles og parallell prosess hos avtalepartene lede fram til Europakommisjonens vedtak, som skal innlemmes i EØS-avtalen, om nødvendig ved skriftlig prosedyre.

Med henblikk på å sørge for et åpent kvotehandelssystem innen EØS for alle berørte luftfartøyoperatører, vil Kommisjonen fastsette særklausuler i sine vedtak om gjennomføringen av direktiv 2008/101/EF, der det vil vises til at vedtakene utvides til EØS EFTA-statene gjennom EØS-komiteens beslutninger.”

³ [Ingen forfatningsrettslige krav angitt.] [Forfatningsrettslige krav angitt.]

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/101/EF 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 komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³, 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 Fellesskapet⁴ 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/EF⁵, er å stabilisere konsentrasjonene av klimagasser i atmosfæren på et nivå som vil hindre farlig menneskapt forstyrrelse i 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 glo-

bale 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 tusenårsmålene, 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 CO₂-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.
5. Det Europeiske råd la vekt på at EU er forpliktet til å inngå en global og omfattende avtale om reduksjon i 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

¹ EFT C 175 av 27.7.2007, s. 47.

² EFT C 305 av 15.12.2007, s. 15.

³ 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.

⁴ EUT L 275 av 25.10.2003, s. 32.

⁵ EFT L 33 av 7.2.1994, s. 11.

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimavotestystemet (luftfartskvotedirektivet)

grad bidrar etter ansvar og evne. EU fortsetter å være ledende i forhandlingene om en ambisiøs 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 trettende partskonferansen under FNs rammekonvensjon om klimaendring i 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 til dette direktiv i den grad det får anvendelse på luftfartøperatører.

6. 14. februar 2007 vedtok Europaparlamentet en resolusjon om klimaendring⁶ der det viste til målet om å begrense den gjennomsnittlige globale temperaturøkningen til 2 °C over førindustrielle nivå, 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 for 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/EC⁷, 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 virkning på

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 såpass lite hensiktsmessig 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 luftfartøperatører, unntatt på grunnlag av gjensidig avtale mellom disse statene. Under henvisning til at Chicago-konvensjonen uttrykkelig anerkjenner hver konvensjonsparts rett til å anvende, basert på et prinsipp om likebehandling, 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 i henhold til Chicago-konvensjonen retten til å vedta og anvende markedsbaserte tiltak basert på et prinsipp om likebehandling, på alle luftfartøperatører fra alle stater som tilbyr tjenester til, fra eller inne på deres territorium.

10. I Fellesskapets sjette miljøhandlingsprogram opprettet ved europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1600/2002/EF⁸, er det fastsatt at Fellesskapet kan identifisere og gjennomføre særlige tiltak for å redusere utslippene av klimagasser fra luftfart dersom det i ICAO ikke var oppnådd enighet om slike tiltak 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 virkning på 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 virkning på klimaendringene fortsetter å vokse i samme takt som nå, vil det i betydelig grad undergrave de reduksjo-

⁶ EUT C 287 E av 29.11.2007, s. 344.

⁷ EFT L 130 av 15.5.2002, s. 1.

⁸ EFT L 242 av 10.9.2002, s. 1.

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimavotestystemet (luftfartskvotedirektivet)

- nene som blir gjennomført i andre sektorer for å bekjempe klimaendringene.
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 alle berørte parter deltar, som ledd i den annen fase av Det europeiske klimaendringsprogrammet for å se på måter for å ta med luftfart i fellesskapsordningen. I sin konklusjon av 2. desember 2005 erkjente Rådet at ut fra et økonomisk og miljømessig synspunkt synes den beste måten å gå videre på være å la luftfartssektoren bli omfattet av fellesskapsordningen, og oppfordret Kommisjonen om å framlegge et forslag til regelverk innen utgangen av 2006. I sin resolusjon av 4. juli 2006 om reduksjon av luftfartens virkning på klimaendringene⁹, 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 ved dette direktiv som gjøres i direktiv 2003/87/EF, er å redusere den virkningen på klimaendringene som kan tilskrives luftfarten, 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 burde derfor være ansvarlig for å overholde de forpliktelsene dette direktiv stiller, herunder forpliktelsen om 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, omfattes 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 dens medlemsstater bør fortsatt holde kontakten med tredjeparter under gjennomføringen av dette direktiv og oppmuntre tredjestater til å treffe tilsvarende tiltak. Dersom en tredjestat vedtar tiltak som har en miljøvirkning som minst tilsvarende den som dette direktiv har for å redusere klimavirkningen fra flyginger i Fellesskapet, bør Kommisjonen vurdere hvilke muligheter som finnes for å tilrettelegge for optimal samhandling mellom fellesskapsordningen og tiltakene til den aktuelle staten, etter samråd med vedkommende stat. Ordninger for handel med utslippskvoter som utarbeides i tredjestater begynner å bli modne for optimal samhandling med fellesskapsordningen når det gjelder det som omfatter luftfarten. Bilaterale avtaler for å knytte fellesskapsordningen til andre ordninger for kvotehandel med sikte på å lage 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 hva slags luftfartsvirksomhet som skal omfattes av fellesskapsordningen, herunder tilpasninger som følge av dette for den samlede mengden kvoter som skal utstedes til luftfartøyoperatører.
 18. I tråd med prinsippet om et bedre regelverk, bør visse flyginger unntas fra fellesskapsordningen. For ytterligere å unngå urimelige administrative byrder bør kommersielle lufttransportoperatører som i tre påfølgende firemånedersperioder gjennomfører færre enn 243 flyginger per periode, unntas fra fellesskapsordningen. Dette vil være til fordel for luftfartsselskaper som driver begrensede tjenester innenfor fellesskapsordningens virkeområde, herunder luftfartsselskaper fra utviklingsland.

⁹ EUT C 303 E av 13.12.2006, s. 119.

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotestystemet (luftfartskvotedirektivet)

19. Luftfarten virker inn på det globale klimaet gjennom utslipp av karbondioksid, nitrogenoksider, vanndamp og 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 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 cirruskyer. I samsvar med traktatens artikkel 174 nr. 2 skal Fellesskapets miljøpolitikk bygge på føre-var-prinsippet. I påvente av den vitenskapelige utviklingen bør alle virkninger fra luftfarten undersøkes i så stor grad som mulig. Utslipp av nitrogenoksider vil bli behandlet i annet regelverk som Kommisjonen skal framlegge forslag om i 2008. Forskning på dannelsen av kondensstriper og cirruskyer 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 tilgang til markedet for nye luftfartøyoperatører og for å hjelpe luftfartøyoperatører som har en kraftig økning i antall tonnkilometer de gjennomfører. Luftfartøyoperatører som avslutter driften, bør fortsatt få utstedt kvoter fram til utløpet av den perioden som det allerede er tildelt kvoter for vederlagsfritt.
21. Full harmonisering av den andelen av kvoter som blir utstedt 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 én enkelt medlemsstat når det gjelder alle deres flyginger til, fra og innenfor EU, og av bestemmelser om likebehandling i bilaterale luftfartsavtaler med tredjestater.
22. Luftfarten bidrar til de generelle menneskeskapte virkningene på klimaendringene, og miljøvirkningen av klimagassutslipp fra luftfartøyer kan motvirkes gjennom tiltak for å takle klimaendring i EU og tredjestater, særlig i utviklingsland, og for å finansiere forskning og utvikling til begrensning og tilpasning, herunder særlig på områdene luftfart og lufttransport. Medlemsstatene treffer selv beslutninger om nasjonale offentlige utgifter i samsvar med nærhetsprinsippet. Med forbehold for dette forholdet, bør inntekter fra kvoteauksjoner, eller et tilsvarende beløp dersom det kreves i henhold til overordnede budsjettmessige prinsipper i medlemsstatene, for eksempel prinsipper om enhet og universalitet, brukes til å redusere klimagassutslippene, til å tilpasse virkningene av klimaendring i EU og tredjestater, til å finansiere forskning og utvikling for begrensning og tilpasning, og for å dekke kostnadene ved å administrere fellesskapsordningen.inntekter fra auksjoner bør også brukes til lavutslippstransport. Auksjonsinntektene bør særlig brukes til å finansiere bidrag til fondet for global energieffektivitet og fornybar energi, samt til tiltak for å unngå avskoging og forenkle tilpasning 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 bruk av midler fra auksjoner. Slik underretning fritar ikke medlemsstatene fra forpliktelsen fastsatt i traktatens artikkel 88 nr. 3 om å gi underretning om visse nasjonale tiltak. Dette direktiv bør ikke berøre resultatet av eventuelle framgangsmåter for framtidig statsstøtte i samsvar med traktatens artikkel 87 og 88.
24. For å øke kostnadseffektiviteten i fellesskapsordningen, bør luftfartøyoperatørene kunne benytte godkjente utslippsreduksjoner (CER) og utslippsreduksjonsheter (ERU) fra prosjektvirksomhet for å oppfylle forpliktelsene til å innlevere kvoter opp til en harmonisert grense. Bruken av CER og ERU bør skje i samsvar med kriteriene for godkjenning for bruk i ordningen med kvotehandel fastsatt i dette direktiv. Gjennomsnittet av de prosentandelene som medlemsstatene har angitt for bruk av CER og ERU i løpet av Kyoto-protokollens første forpliktelsesperiode, er ca. 15 %.
25. I sine konklusjoner ved møtet i Brussel 13. og 14. mars 2008 erkjente Det europeiske råd at i en global sammenheng med konkurransedyktige markeder, er risikoen for karbonlekkasje en bekymring 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

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotestemmet (luftfartskvotedirektivet)

- nal avtale er fortsatt den beste måten å håndtere dette spørsmålet på.
26. For å kunne redusere den administrative byrden på luftfartøyoperatører, 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 den administrerende medlemsstaten ikke har klart å sikre oppfyllelse, bør medlemsstatene handle solidarisk. Den administrerende medlemsstaten bør derfor som en siste utvei kunne be Kommisjonen om å beslutte å pålegge den berørte luftfartøyoperatøren et driftsforbud på fellesskapsplan.
 27. For å opprettholde integriteten i fellesskapsordningens regnskapssystem på bakgrunn av det faktum at utslipp fra internasjonal luftfart ikke inngår i medlemsstatenes forpliktelser i henhold til Kyoto-protokollen, bør kvoter som er tildelt til luftfartssektoren bare brukes til å oppfylle de forpliktelsene som luftfartøyoperatørene har til å innlevere kvoter i henhold til dette direktiv.
 28. For å sikre at luftfartøyoperatørene behandles likt, bør medlemsstatene følge harmoniserte regler for administreringen av luftfartøyoperatører som de er ansvarlige for, i samsvar med særlige retningslinjer som Kommisjonen skal utarbeide.
 29. For å verne fellesskapsordningens miljømessige integritet, skal enheter som luftfartøyoperatører har innlevert, bare regnes mot 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 de forpliktelsene de er pålagt i henhold til dette direktiv.
 31. Fellesskapsordningens bestemmelser med hensyn til overvåking, rapportering og kontroll av utslipp og til sanksjoner som gjelder for driftsansvarlig, bør også få anvendelse på luftfartøyoperatører.
 32. Kommisjonen bør foreta en gjennomgåelse av hvordan direktiv 2003/87/EF fungerer med hensyn til luftfartsvirksomhet, i lys av de erfaringene som er gjort i forbindelse med gjennomføringen av det, og bør deretter avgi rapport til Europaparlamentet og Rådet.
 33. Gjennomgåelsen av hvordan direktiv 2003/87/EF fungerer med hensyn til luftfartsvirksomhet, bør ta i betraktning den strukturelle avhengigheten av luftfarten i stater som ikke har passende og sammenlignbare alternative transportsystemer, og som derfor er svært avhengig av lufttransport, og der reiselivssektoren gir et stort bidrag til disse statenes brutto nasjonalprodukt. Særlig hensyn bør tas til å begrense eller til og med fjerne eventuelle atkomst- og konkurransedyktighetsproblemer som oppstår for de mest fjerntliggende regionene av 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 vedrørende Gibraltar lufthavn, som det ble oppnådd enighet om i Cordoba 18. september 2006 under det første ministermøtet i forumet for dialog om Gibraltar, skal erstatte den felles erklæringen om Gibraltar lufthavn fra London av 2. desember 1987, og full overholdelse av denne skal anses for å utgjøre overholdelse av 1987 erklæringen.
 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 tillagt Kommisjonen¹⁰.
 36. Særlig bør Kommisjonen gis fullmakt til å vedta tiltak for auksjonering av kvoter som ikke skal utstedes vederlagsfritt, vedta nærmere regler for håndteringen av den særlige reserven for visse luftfartøyoperatører og for framgangsmåtene som gjelder for anmodninger til Kommisjonen om å beslutte å pålegge en luftfartøyoperatør et driftsforbud, samt for å endre den luftfartsvirksomheten som er oppført i vedlegg I dersom en tredjestat innfører tiltak for å redusere luftfartens virkning på klimaendringene. Siden slike tiltak er generelle og ment å endre ikke-vesentlige deler av dette direktiv, blant annet med å supplere det med nye ikke-vesentlige deler, skal 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 felles-

¹⁰ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotestystemet (luftfartskvotedirektivet)

skapsplan, 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 regelverksutforming¹¹ 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.

39. Direktiv 2003/87/EF bør derfor endres –

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Endringer av direktiv 2003/87/EF

I direktiv 2003/87/EF gjøres følgende endringer:

1. Følgende overskrift skal innsettes før artikkel 1:

«*Kapittel I*

Alminnelige bestemmelser».

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

«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.»

3. I artikkel 3 gjøres følgende endringer:

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 luftfartsvirksomhet nevnt i vedlegg I, av de gassene som er angitt for denne virksomheten,»

b. nye bokstaver skal lyde:

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

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

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

r) «tilskrevne luftfartsutslipp» utslipp fra alle flyginger som hører inn under luftfartsvirksomheten nevnt i vedlegg I, som har avgang fra en flyplass som ligger på en medlemsstats territorium, eller som ankommer en slik flyplass fra en tredjestat,

s) «historiske luftfartsutslipp» det gjennomsnittlige årlige utslippet i kalenderårene 2004, 2005 og 2006 fra luftfartøyer som utfører en luftfartsvirksomhet nevnt i vedlegg I.»

4. Etter artikkel 3 skal nytt kapittel lyde:

«*Kapittel II*

Luftfart

Artikkel 3a

Virkeområde

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

Artikkel 3b

Luftfartsvirksomhet

Innen 2. august 2009 skal Kommisjonen etter framgangsmåten med forskriftskomite fastsatt i artikkel 23 nr. 2, utarbeide retningslinjer om den nærmere fortolkningen av luftfartsvirksomheten oppført i vedlegg I.

Artikkel 3c

Samlet mengde kvoter for luftfarten

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.

2. I tidsrommet nevnt i artikkel 11 nr. 2 som starter 1. januar 2013, og i mangel av endringer etter gjennomgåelsen nevnt i artikkel 30 nr. 4, skal for hvert etterfølgende tidsrom den samlede mengden kvoter som skal tildeles luftfartøyoperatører, tilsvare 95 % av de historiske luftfartsutslippene multiplisert med antall år i tidsrommet. Denne prosentandelen kan revideres som et ledd i den generelle revisjonen av dette direktiv.

3. Kommisjonen skal gjennomgå den samlede mengden kvoter som skal tildeles luftfartøyoperatører i samsvar med artikkel 30 nr. 4.

4. Innen 2. august 2009 skal Kommisjonen bestemme de historiske luftfartsutslippene

¹¹ EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotestemmet (luftfartskvotedirektivet)

basert på de beste tilgjengelige dataene, herunder beregninger basert på faktisk trafikkinformasjon. Denne beslutningen skal vurderes av komiteen nevnt i artikkel 23 nr. 1.

5. *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.
2. Fra 1. januar 2013, skal 15 % av kvotene auksjoneres. 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 ikke skal utstedes vederlagsfritt, i samsvar med nr. 1 og 2 i denne artikkel eller artikkel 3f nr. 8. Antall kvoter som hver medlemsstat skal auksjonere i hvert tidsrom, skal stå i forhold til medlemsstatens andel av de samlede tilskrevne luftfartsutslippene for alle medlemsstater for det referanseåret som er rapportert i samsvar med artikkel 14 nr. 3 og 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 som auksjonen gjelder for. Nevnte forordning, som er utformet for å endre ikkevesentlige deler av dette direktiv ved supplerings, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 23 nr. 3.
4. Det skal være opp til medlemsstatene å bestemme hva inntektene fra kvoteauksjonene skal brukes til. Disse inntektene bør brukes til å takle klimaendring i EU og tredjestater, blant annet for å redusere klimagassutslippene, til å tilpasse virkningene av klimaendring i EU og tredjestater, særlig i utviklingsland, til å finansiere forskning og utvikling for begrensning og tilpasning, herunder særlig på områdene luftfart og lufttransport, og for å dekke kostnadene ved å administrere 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 tiltakene som treffes 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.

6. *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 inngis ved å framlegge for vedkommende myndighet i den administrerende medlemsstaten kontrollerte tonnkilometerdata for den luftfartsvirksomheten som er nevnt i vedlegg I, utført av vedkommende luftfartøyoperatør for overvåkingsåret. I henhold til denne artikkel skal overvåkingsåret være det kalenderåret som avsluttes 24 måneder før starten av det tidsrommet som søknaden gjelder for, i samsvar med vedlegg IV og V, eller året 2010, når det gjelder tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 1. Søknad skal inngis minst 21 måneder før starten av det tidsrommet den gjelder for, eller innen 31. mars 2011 når det gjelder tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 1.
2. Minst 18 måneder før starten av det tidsrommet som søknaden gjelder for, eller innen 30. juni 2011 når det gjelder tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 1, skal medlemsstatene levere søknadene mottatt i henhold til nr. 1, til Kommisjonen.
3. Minst 15 måneder før starten av hvert tidsrom nevnt i artikkel 3c nr. 2, eller innen 30. september 2011 når det gjelder tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 1, 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 i dette tidsrommet i samsvar med artikkel 3d,
 - c. antall kvoter i særlig reserve 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 fra antall kvoter nevnt i bokstav b) og c), fra den samlede mengden kvoter vedtatt i henhold til bokstav a), og

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotesystemet (luftfartskvotedirektivet)

- e. referanseverdien som skal brukes ved tildeling av kvoter vederlagsfritt til luftfartøyoperatører hvis søknader ble levert til Kommisjonen i samsvar med nr. 2.
4. 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 søknader levert Kommisjonen i samsvar med nr. 2.
5. Innen tre måneder fra den datoen Kommisjonen gjør et vedtak i henhold til nr. 3, skal hver medlemsstat beregne og offentliggjøre:
- den samlede tildelingen av kvoter for tidsrommet, til hver luftfartøyoperatør hvis søknad er levert til Kommisjonen i samsvar med nr. 2, beregnet ved å multiplisere tonnkilometerdataene i søknaden med referanseverdien nevnt i nr. 3 bokstav e), og
 - 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 som vedkommende luftfartøyoperatør utfører en luftfartsvirksomhet nevnt i vedlegg I.
6. Innen 28. februar 2012 og innen 28. februar hvert påfølgende år, skal vedkommende myndighet i den administrerende medlemsstaten utstede til hver luftfartøyoperatør det antall kvoter som vedkommende luftfartøyoperatør er tildelt for det aktuelle året i henhold til denne artikkel eller artikkel 3f.
7. *Artikkel 3f*
Særlig reserve for visse luftfartøyoperatører
- 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:
 - som starter å utføre en luftfartsvirksomhet som hører inn under vedlegg I, etter overvåkingsåret som tonnkilometerdata ble innlevert for i henhold til artikkel 3e nr. 1, for et tidsrom nevnt i artikkel 3c nr. 2, eller
 - hvis tonnkilometerdata i gjennomsnitt øker mer enn 18 % årlig mellom overvåkingsåret som tonnkilometerdata ble innlevert for i henhold til artikkel 3e nr. 1 for et tidsrom nevnt i artikkel 3c nr. 2, og det andre kalenderåret i dette tidsrommet,
 - og hvis virksomhet i henhold til bokstav a), eller supplerende aktivitet i henhold til bokstav b), ikke helt eller delvis er en fortsettelse av en luftfartsvirksomhet som tidligere er utført av en annen luftfartøyoperatør.
 - 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 administrerende medlemsstat. Søknad skal inngis innen 30. juni i det tredje året i tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 2 som den gjelder for. En tildeling til en luftfartøyoperatør i henhold til nr. 1 bokstav b) skal ikke overstige 1 000 000 kvoter.
 - En søknad i henhold til nr. 2 skal:
 - inneholde kontrollerte tonnkilometerdata i samsvar med vedlegg IV og V, for luftfartsvirksomheten oppført i vedlegg I utført av luftfartøyoperatøren i det andre kalenderåret i tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 2 som søknaden gjelder for,
 - dokumentere at kriteriene for å være berettiget til tildeling i henhold til nr. 1, er oppfylt, og
 - når det gjelder luftfartøyoperatører som hører inn under nr. 1 bokstav b), angi:
 - den prosentvise økningen i tonnkilometer utført av den aktuelle luftfartøyoperatøren mellom overvåkingsåret som tonnkilometerdata ble innlevert for i henhold til artikkel 3e nr. 1 for et tidsrom nevnt i artikkel 3c nr. 2, og det andre kalenderåret i dette tidsrommet,
 - den absolutte veksten i tonnkilometer utført av den aktuelle luftfartøyoperatøren mellom overvåkingsåret som tonnkilometerdata ble innlevert for i henhold til artikkel 3e nr. 1 for et tidsrom nevnt i artikkel 3c nr. 2, og det andre kalenderåret i dette tidsrommet, og
 - den absolutte veksten i tonnkilometer utført av den aktuelle luftfartøyoperatøren mellom overvåkingsåret som tonnkilometerdata ble innlevert for i henhold til artikkel 3e nr. 1 for 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 levere søknader som er motatt i henhold til nevnte nummer, til Kommisjonen.
 5. Senest tolv måneder etter fristen for å inngi en søknad i henhold til nr. 2, skal Kommisjonen bestemme den referanseverdien som skal brukes ved tildeling av kvoter vederlagsfritt til luftfartøyoperatører hvis søknader ble levert til Kommisjonen 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 levert til Kommisjonen 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 levert til Kommisjonen 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 Kommisjonen gjør et vedtak i henhold til nr. 5, skal hver medlemsstat beregne og offentliggjøre:
 - a. tildelingen av kvoter fra den særlige reserven til hver luftfartøyoperatør hvis søknad er levert til Kommisjonen 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), tonnkilometerdata i søknaden levert til Kommisjonen 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 levert til Kommisjonen 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 dens samlede tildeling av kvoter i henhold til bokstav a) med gjenstående antall hele kalenderår i tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 2 som tildelingen gjelder for.
 8. Kvoter i den særlige reserven som eventuelt ikke er tildelt, skal auksjoneres av medlemsstatene.
 9. Kommisjonen kan utarbeide detaljerte regler for håndteringen av den særlige reserven fastsatt i denne artikkel, herunder en vurdering av oppfyllelsen av kriteriene for å være berettiget til tildeling fastsatt i nr. 1. Disse tiltakene, som er utformet for å endre ikke-vesentlige deler av dette direktiv ved supplerings, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll fastsatt i artikkel 23 nr. 3.
8. *Artikkel 3g*
Planer for overvåking og rapportering
 Administrerende medlemsstat skal sikre at alle luftfartøyoperatører legger fram for vedkommende myndighet i medlemsstaten en overvåkingsplan som fastsetter tiltak for å overvåke og rapportere utslipp og tonnkilometerdata, med henblikk på en søknad i henhold til artikkel 3e, og at slike planer blir godkjent av vedkommende myndighet i samsvar med retningslinjene vedtatt i henhold til artikkel 14.»
9. Ny overskrift og artikkel skal lyde:
«Kapittel III
Faste anlegg
Artikkel 3h
Virkeområde
 Bestemmelsene i dette kapittel får anvendelse på utslippstillatelse for klimagasser og tildeling og utstedelse av kvoter med hensyn til annen virksomhet nevnt i vedlegg I enn luftfartsvirksomhet.»
10. 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 verifikasjon i samsvar med artikkel 15, innen fire måneder etter utløpet av det aktuelle året.»
11. Etter artikkel 11 skal ny overskrift lyde:
«Kapittel IV
Bestemmelser som får anvendelse på luftfart og faste anlegg»
12. I artikkel 11a skal nytt nr. 1a lyde:
 «1a. I tidsrommet nevnt i artikkel 3c nr. 1, kan luftfartøyoperatører bruke CER og ERU, opp til

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotestystemet (luftfartskvotedirektivet)

15 % av det antall kvoter som det kreves at de innleverer i henhold til artikkel 12 nr. 2a.

For etterfølgende tidsrom skal prosentandelen CE R og ERU som kan brukes med hensyn til luftfartsvirksomhet, gjennomgå som ledd i den generelle revisjonen av dette direktiv, idet det tas hensyn til utviklingen av den internasjonale klimaendringsstrategien.

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

13. I artikkel 11b nr. 2), erstattes ordet «anlegg» med «virksomhet».
14. I artikkel 12 gjøres følgende endringer:
 - a. i nr. 2 etter ordet «henblikk» skal ordene «på å oppfylle en luftfartøyoperatørs forpliktelser i henhold til nr. 2a eller» innsettes,
 - b. nytt nr. 2a skal lyde:

«2a. Administrerende medlemsstater skal sikre at hver luftfartøyoperatør innen 30. april hvert år innleverer et antall kvoter tilsvarende det samlede utslippet i det foregående kalenderåret fra luftfartsvirksomhet nevnt i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for, etter verifikasjon i samsvar med artikkel 15. Medlemsstatene skal sikre at kvoter som er innlevert 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 verifikasjon i samsvar med artikkel 15, og at disse kvotene deretter slettes.»
15. I artikkel 13 nr. 3 erstattes ordene «artikkel 12 nr. 3» med ordene «artikkel 12 nr. 2a eller nr. 3».
16. 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 «de formene for virksomhet»,
 - 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 rapporterer utslippene for hvert kalenderår fra anlegget, eller, fra 1.

januar 2010, fra luftfartøyet som den står for driften av, til vedkommende myndighet i samsvar med retningslinjene etter utløpet av det aktuelle kalenderåret.

17. Artikkel 15 skal lyde:

«*Artikkel 15*

Verifikasjon

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

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

Kommisjonen kan vedta detaljerte bestemmelser for verifikasjon av rapporter avgitt av luftfartøyoperatører i henhold til artikkel 14 nr. 3, og søknader i henhold til artikkel 3e og 3f, herunder framgangsmåter for verifikasjon som skal brukes av verifikasjonsinstanser, etter framgangsmåten med forskriftskomite fastsatt i artikkel 23 nr. 2.»

18. 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 innen 30. april hvert år ikke 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 karbondioksidekvivalenter som den driftsansvarlige eller luftfartøyoperatøren ikke har innlevert kvoter for. Betalingen av boten for utslippsoverskridelse fritar

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimavotesystemet (luftfartskvotedirektivet)

- ikke den driftsansvarlige eller luftfartøyoperatøren for plikten til å innlevere et antall kvoter tilsvarende utslippsoverskridelsen når vedkommende innleverer kvoter for påfølgende kalenderår.»
- c. Nye nr. 5-12 skal lyde:
- «5. Dersom en luftfartøyoperatør ikke oppfyller kravene i dette direktiv, og dersom andre tvangstiltak som er truffet, ikke har klart å sikre oppfyllelse, kan den administrerende medlemsstaten be Kommisjonen om å beslutte å pålegge den berørte luftfartøyoperatøren et driftsforbud.
 6. En anmodning fra en administrerende medlemsstat 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 vedkommende medlemsstat har truffet,
 - c. en begrunnelse for å pålegge et driftsforbud på Fellesskapsplan, og
 - d. en anbefaling vedrørende omfanget av et driftsforbud på Fellesskapsplan og eventuelle vilkår som skal gjelde.
 7. Dersom slike anmodninger som nevnt i nr. 5, sendes 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. Vedtak etter en anmodning i henhold til nr. 5, skal det dersom det er hensiktsmessig og praktisk mulig, gjøres etter samråd med de myndighetene som er ansvarlige for det lovmessige tilsynet med den berørte luftfartøyoperatøren. I den grad det er mulig, skal samråd gjennomføres i fellesskap av Kommisjonen og medlemsstatene.
 9. Dersom Kommisjonen vurderer om den skal gjøre et vedtak etter en anmodning i henhold til nr. 5, skal den overfor 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 legge fram skriftlige kommentarer til Kommisjonen innen ti virkedager etter den datoen underretningen skjedde.
 10. På anmodning fra en medlemsstat kan Kommisjonen etter framgangsmåten med forskriftskomiteé fastsatt i artikkel 23 nr. 2, gjøre et vedtak om 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 utarbeides detaljerte regler med hensyn til framgangsmåtene nevnt i denne artikkel. Disse tiltakene, som er utformet for å endre ikkevesentlige deler av dette direktiv ved supplerings, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll fastsatt i artikkel 23 nr. 3.»
 19. Nye artikler skal lyde:

«*Artikkel 18a*

Administrerende medlemsstat

 1. Administrerende medlemsstat 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 luftfartsselskaper¹², den medlemsstaten som utstedte lisensen til den aktuelle luftfartøyoperatøren, og
 - b. i alle andre tilfeller, medlemsstaten med de største beregnede tilskrevne luftfartsutslippene fra flyginger utført av den aktuelle luftfartøyoperatøren i basisåret.
 2. Dersom i de to første årene av ethvert tidsrom nevnt i artikkel 3c, ingen av de tilskrevne luftfartsutslippene fra flyginger utført av en luftfartøyoperatør som hører inn under nr. 1 bokstav b) i denne artikkel, er tilskrevet dens administrerende medlemsstat, skal luftfartøyoperatøren overføres til en annen administrerende medlemsstat når det gjelder neste tidsrom. Den nye administrerende medlemsstaten skal være den medlemsstaten med de største beregnede tilskrevne luftfartsutslippene fra flyginger utført av den aktuelle luftfartøyoperatøren i de første to årene av forrige tidsrom.

¹² EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1.»

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimavotesystemet (luftfartskvotedirektivet)

3. Basert på 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 luftfartsvirksomhet nevnt i vedlegg I, med angivelse av administrerende medlemsstat 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 deretter har utført en luftfartsvirksomhet oppført i vedlegg I.
4. Kommisjonen kan etter framgangsmåten med forskriftskomite fastsatt i artikkel 23 nr. 2, utarbeide retningslinjer om administrerende medlemsstaters administrering av luftfartøyoperatører i henhold til dette direktiv.
5. I nr. 1 menes med «basisår» med hensyn til en luftfartøyoperatør som startet drift i Fellesskapet etter 1. januar 2006, det første kalenderåret med drift, og i alle andre tilfeller kalenderåret med start 1. januar 2006.

20. *Artikkel 18b*

Bistand fra Eurocontrol

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

21. I artikkel 19 skal nr. 3 lyde:

- a. siste punktum skal lyde:

«Nevnte forordning skal også inneholde bestemmelser om anvendelse og identifikasjon av CER og ERU i fellesskapsordningen og om overvåking av anvendelsesnivået, samt bestemmelser som tar hensyn til at luftfartsvirksomheten skal omfattes av fellesskapsordningen.»
- b. nytt ledd skal lyde:

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

22. I artikkel 23 skal nr. 3 lyde:

- «3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 14 og artikkel 7 i beslutning 1999/

468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.»

23. Ny artikkel 25a skal lyde:

«Artikkel 25a

Tiltak i tredjestater for å redusere luftfartens virkning på klimaendringene

1. Dersom en tredjestat vedtar tiltak for å redusere klimavirkningen fra flyginger med avgang fra denne staten og ankomst i Fellesskapet, skal Kommisjonen etter samråd med denne tredjestaten og medlemsstater i komiteen nevnt i artikkel 23 nr. 1, vurdere hvilke muligheter som finnes for å tilrettelegge for optimal samhandling mellom fellesskapsordningen og tiltakene til den aktuelle staten.

Dersom det er nødvendig, kan Kommisjonen vedta endringer som fastsetter at flyginger som ankommer fra den berørte tredjestaten, unntas fra luftfartsvirksomheten nevnt i vedlegg I, eller som fastsetter andre endringer for luftfartsvirksomhet nevnt i vedlegg X som kreves ved en avtale i henhold til fjerde ledd. Disse tiltakene, som er utformet for å endre ikke-vesentlige deler av dette direktiv, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 23 nr. 3.

Kommisjonen kan overfor Europaparlamentet og Rådet foreslå eventuelle andre endringer til dette direktiv.

Kommisjonen kan også eventuelt framlegge anbefalinger for Rådet i samsvar med traktatens artikkel 300 nr. 1 om å innlede forhandlinger med sikte på å inngå en avtale med den berørte tredjestaten.

2. Fellesskapet og dets medlemsstater skal fortsatt søke å oppnå en avtale om globale tiltak for å redusere klimagassutslippene fra luftfarten. I lys av en slik avtale, skal Kommisjonen vurdere hvorvidt endringer til dette direktiv er nødvendig med hensyn til luftfartøyoperatører.»

24. 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»

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotestemmet (luftfartskvotedirektivet)

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.»

25. 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 gjennomgåelse av dette direktiv med hensyn til luftfartsvirksomheten nevnt 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. hvilke konsekvenser og virkninger dette direktiv har på hvordan fellesskapsordningen fungerer som helhet,
- b. hvordan kvotemarkedet for luftfart fungerer, herunder særlig eventuelle markedsforstyrrelser,
- 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 det sannsynlige sammenfallet av vekstratene for bransjen som helhet,
- f. fellesskapsordningens virkning på den strukturelle avhengigheten av lufttransport på øyer, innestengte områder, randområder og de mest fjerntliggende regionene i Fellesskapet,
- g. hvorvidt det bør innføres et portsystem for å forenkle kvotehandling mellom luftfartøyoperatører og driftsansvarlige for anlegg, samtidig som det sikres at ingen transaksjoner vil føre til en nettooverføring av kvoter fra luftfartøyoperatører til driftsansvarlige for anlegg,
- h. konsekvensene av terskelverdiene for unntak som angitt i vedlegg I med hen-

syn til største tillatte masse ved avgang og antall flygninger per år utført av en luftfartøyoperatør,

- i. virkningen av unntaket fra fellesskapsordningen for visse flygninger utført innenfor rammen av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste pålagt i samsvar med rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet¹³,
- j. utviklingen, herunder muligheten for utvikling av effektiviteten i luftfarten i framtiden, særlig framskrittene når det gjelder å nå det målet som det rådgivende råd for luftfartsforskning i Europa (ACARE) har fastsatt for å utvikle og demonstrere teknologi som kan redusere drivstofforbruket med 50 % innen 2020, og hvorvidt ytterligere tiltak for å øke effektiviteten er nødvendig,
- k. utviklingen innen den vitenskapelige forståelsen av klimavirkningen av kondensstriper og cirruskyer forårsaket av luftfarten, med sikte på å foreslå effektive tiltak for begrensning.

Kommisjonen skal deretter framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet.

26. Etter artikkel 30 skal ny overskrift lyde:

«*Kapittel V*

Sluttbestemmelser»

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

Artikkel 2

Innarbeiding

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 skal 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.

¹³ EFT L 240 av 24.8.1992, s. 8.»

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimavotesystemet (luftfartskvotedirektivet)

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. nytt ledd i nr. 2 foran tabellen skal lyde:
«Fra 1. januar 2012 skal alle flyginger med ankomst til eller avgang fra en flyplass som ligger på en medlemsstats territorium som traktaten har anvendelse på, være omfattet.»
 - c. følgende virksomhetskategori skal tilføyes:

«Aviation» Luftfart

Flyginger med avgang fra eller ankomst til en flyplass som ligger på en medlemsstats territorium som traktaten har anvendelse på.

Denne virksomheten skal ikke omfatte:

- a) flyginger som utføres utelukkende med sikte på transport av en regjerende monark og dennes nære familie og stats- og regjeringssjefer samt ministre fra en tredjestat, når disse er på offisielt oppdrag, dersom dette er angitt med en passende statusindikator i reiseplanen,
- b) militære flyginger utført av militært luftfartøy, samt toll- og politiflyginger,
- c) flyginger i tilknytning til lete- og redningsoperasjoner og brannsløkking, humanitære flyginger samt medisinske nødflyginger godkjent av relevante vedkommende myndighet,
- d) alle flyginger utført eksklusivt i samsvar med visuellflygereglene som definert i vedlegg 2 til Chicago-konvensjonen,
- e) flyginger som avsluttes ved samme flyplass som luftfartøyet har hatt avgang fra og der det ikke har vært noen mellomlanding i løpet av flygingen,
- f) opplæringsflyginger som utføres 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 utføres utelukkende med sikte på vitenskapelig forskning eller for å kontrollere, prøve eller sertifisere luftfartøy eller utstyr, uansett om det er i luften eller på bakken,
- h) flyginger som utføres av luftfartøy med en største tillatte masse ved avgang på under 5700 kg,
- i) flyginger som utføres innenfor rammen av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste 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, dersom det ikke var for dette punkt, ville høre unn under denne virksomheten, utført av en kommersiell lufttransportoperatør som utfører:
 - færre enn 243 flyginger per tidsrom i tre etterfølgende firemånedersperioder, eller
 - flyginger med samlet årlig utslipp lavere enn 10 000 tonn per år.

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

Karbondioksid

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimavotesystemet (luftfartskvotedirektivet)

2. I vedlegg IV gjøres følgende endringer:

a. Ny overskrift etter vedleggets overskrift skal lyde:

«**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

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

Drivstofforbruk × utslippsfaktor

Drivstofforbruk skal omfatte drivstoff forbrukt av hjelpeaggregatet. Faktisk drivstofforbruk for hver flyging skal brukes når dette er mulig, og skal beregnes ved bruk av følgende formel:

Mengde drivstoff i luftfartøyets tanker etter avsluttet drivstoffpåfylling som er nødvendig for flygingen – mengde drivstoff i luftfartøyets tanker etter avsluttet drivstoffpåfylling som er nødvendig for den påfølgende flygingen + drivstoffpåfylling for vedkommende påfølgende flyging.

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

Standard utslippsfaktorer fra FNs klimapanel, tatt fra FNs klimapanelens retningslinjer for registrering fra 2006 eller etterfølgende ajourføringer av disse retningslinjene, skal brukes, med mindre virksomhetsspesifikke utslippsfaktorer identifisert av uavhengige akkrediterte laboratorier som benytter godkjente analysemetoder, er mer nøyaktige. Utslippsfaktoren for biomasse skal være lik null.

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

Rapportering av utslipp

Rapporten i henhold til artikkel 14 nr. 3 skal for alle luftfartøyoperatørens vedkommende omfatte følgende:

A. Data som identifiserer luftfartøyoperatøren, herunder:

- luftfartøyoperatørens navn,
- dens administrerende medlemsstat,
- dens adresse, herunder postnummer og stat, og eventuelt dens kontaktadresse i den administrerende

medlemsstaten dersom den adressen er en annen,

- luftfartøyets registreringsnumre og typer luftfartøy som er benyttet i det tidsrommet som omfattes av rapporten, til å utføre den luftfartsvirksomheten som er nevnt i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for,
- nummer og utstedende myndighet for det godkjenningssertifikatet for luftfartsselskap (AOC) og den lisensen som luftfartsvirksomheten nevnt i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for, ble utført med
- 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 utført i det tidsrommet som omfattes av rapporten, som hører inn under den luftfartsvirksomheten som er nevnt i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for,
- samlet utslipp fra:
- alle flyginger utført i det tidsrommet som omfattes av rapporten, som hører inn under den luftfartsvirksomheten som er nevnt i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for, med avgang fra en flyplass som ligger på en medlemsstats territorium og ankomst til en flyplass som ligger på samme medlemsstats territorium,
- alle andre flyginger utført i det tidsrommet som omfattes av rapporten, som hører inn under den luftfartsvirksomheten som er nevnt i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for,
- samlet utslipp fra alle flyginger utført i det tidsrommet som omfattes av rapporten, som hører inn under den luftfartsvirksomheten som er nevnt i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for, med
- avgang fra hver medlemsstat og
- ankomst til hver medlemsstat fra en tredjestat,
- usikkerhet.

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotesystemet (luftfartskvotedirektivet)

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

Når det gjelder søknad om tildeling av kvoter i samsvar med artikkel 3e nr. 1 eller artikkel 3f nr. 2, skal mengden luftfartsvirksomhet beregnes i tonnkilometerdata 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 faktisk eller standard masse for passasjerer og innsjekket bagasje i sine masse- og balansedokumenter for den relevante flygingen, eller en standardverdi på 100 kg for hver passasjer og dens innsjekkede bagasje.

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

Søknaden i henhold til artikkel 3e nr. eller artikkel 3f nr. 2 skal for alle luftfartøyoperatørens vedkommende omfatte følgende:

A. Data som identifiserer luftfartøyoperatøren, herunder:

- luftfartøyoperatørens navn,
- luftfartøyoperatørens administrerende medlemsstat,
- dens adresse, herunder postnummer og stat, og eventuelt dens kontaktadresse i den administrerende medlemsstaten dersom den adressen er en annen,
- luftfartøyets registreringsnumre og typer luftfartøy som er benyttet i det året som søknaden gjelder for, til å utføre den luftfartsvirksomheten som er nevnt i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for,
- nummer og utstedende myndighet for det godkjenningssertifikatet for luftfartsselskap (AOC) og den lisensen som luftfartsvirksomheten nevnt i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for, ble utført med
- 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 utført i det året som omfattes av rapporten, som hører inn under den luftfartsvirksomheten som er nevnt i vedlegg I som den er luftfartøyoperatør for.»

3. I vedlegg V gjøres følgende endringer:

a. Ny overskrift etter vedleggets overskrift skal lyde:

«DEL A — Verifikasjon av utslipp fra faste anlegg».

b. Ny del B skal lyde:

«DEL B — Verifikasjon av utslipp fra luftfartsvirksomhet

13. De alminnelige prinsippene og metodikken som er angitt i dette vedlegg, skal få anvendelse på verifikasjonen av rapporter om utslipp fra flyginger som hører inn under en luftfartsvirksomhet nevnt i vedlegg I.

For dette formål gjelder følgende:

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

Samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2008/101/EF av 19. november 2008 om inkludering av luftfart i klimakvotesystemet (luftfartskvotedirektivet)

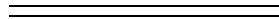
- f. i nr. 10 og 12 skal henvisningen til driftsansvarlige forstås som en henvisning til en luftfartøyoperatør.

Ytterligere bestemmelser om verifikasjon av rapporter om utslipp fra luftfarten

- 14. Verifikasjonsinstansen skal særlig sikre at:
 - a. flyginger som hører inn under en luftfartsvirksomhet nevnt i vedlegg I, er tatt med. Til denne oppgaven skal verifikasjonsinstansen 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 data for samlet drivstofforbruk og data for drivstoff som er innkjøpt eller på annen måte levert til luftfartøyet som utfører luftfartsvirksomheten.

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

- 15. De alminnelige prinsippene og metodikken for å verifisere utslippsrapporter i henhold til artikkel 14 nr. 3 som angitt i dette vedlegg, skal når det er relevant, tilsvarende få anvendelse på verifikasjonen av tonnkilometerdata for luftfarten.
- 16. Verifikasjonsinstansen skal særlig sikre at bare flyginger som faktisk er utført og som hører inn under en luftfartsvirksomhet nevnt 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 verifikasjonsinstansen sikre at den nyttelasten som luftfartøyoperatøren har rapportert, er i samsvar med registre over nyttelast som vedkommende operatør fører av sikkerhetsmessige grunner.».





Trykk: AS O. Fredt Arnesen. Februar 2011

241491