



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.12.2006
KOM(2006) 818 endelig

2006/0304 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2006) 1684}

{SEK(2006) 1685}

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Lufttransporten er blevet en integrerende del af det 21. århundredes samfund, hvor både passagerer og gods rejser over store afstande i et hidtil uset tempo. Den bidrager således til øget integration på europæisk og globalt plan. Desværre bidrager luftfarten også til klimaændringerne. I 2004 steg drivhusgasemissionerne fra Fællesskabets andel af den internationale luftfart med yderligere 7,5 % i forhold til 2003, svarende til en samlet vækst på 87 % siden 1990. Hvis denne udvikling fortsætter, er der fare for, at væksten i Fællesskabets andel af de internationale emissioner fra luftfarten i 2012 vil kunne neutralisere over en fjerdedel af de nedskæringer, der behøves til at opfylde Fællesskabets mål efter Kyoto-protokollen. Da den internationale luftfart endnu ikke er omfattet af Kyoto-protokollen, har denne vækst ingen retlige konsekvenser i den nuværende situation. Dette mindsker imidlertid ikke luftfartens miljøkonsekvenser, som det vil være nødvendigt at tage i betragtning som led i enhver effektiv, fremadrettet klimapolitik.

Formålet med dette forslag er at løse problemet med den voksende klimapåvirkning fra luftfarten ved at inddrage luftfarten i Fællesskabets emissionshandelsordning ("fællesskabsordningen").

- **Generel baggrund**

Den 27. september 2005 vedtog Kommissionen en meddelelse "Minskelse af klimapåvirkningerne fra luftfarten". De vigtigste konklusioner i meddelelsen gik ud på, at der i betragtning af den forventede fremtidige vækst i lufttrafikken var behov for yderligere politikker og foranstaltninger til at mindske luftfartens påvirkning af klimaet. Efter at have set på en række løsningsmuligheder besluttede Kommissionen at gå videre med et markedsbaseret instrument på EF-plan i stedet for andre finansielle foranstaltninger såsom skatter og afgifter og konkluderede, at "*...den bedste vej frem fra et økonomisk og miljømæssigt synspunkt vil være at inddrage luftfartssektorens klimapåvirkninger i fællesskabsordningen*". I forlængelse heraf meddelte Kommissionen, at den ville forelægge et lovgivningsforslag med dette sigte, og opfordrede de andre fællesskabsinstitutioner til at tage stilling til de anbefalinger vedrørende politiske tiltag og deres udførelse, der er indeholdt i meddelelsen. Formålet med forslaget er at føre denne centrale del af strategien ud i livet uden at berøre strategiens andre midler til at bekæmpe klimaændringerne gennem en bredspektret indsats i form af bedre teknologi og bedre udnyttelse af luftfartøjerne (herunder forbedringer i lufttrafikstyringen, forskning osv.)¹.

I sine konklusioner af 2. december 2005 erkendte Rådet (miljø), at inddragelse af luftfartssektoren i fællesskabsordningen synes at være den bedste udvej, og opfordrede Kommissionen til at fremsætte et lovgivningsforslag inden udgangen af 2006. Det Europæiske Råd bekræftede de hovedkonklusioner, Rådet (miljø) var nået

¹ Se navnlig afsnit 5 i KOM(2005) 459.

frem til. Den 21. april 2006 vedtog Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg en udtalelse om meddelelsen, hvor det giver udtryk for, at inddragelse af luftfarten i fællesskabsordningen i høj grad ville være en brugbar løsning. Den 4. juli 2006 vedtog Europa-Parlamentet en beslutning, hvori det udtrykker tilfredshed med Kommissionens meddelelse og erkender, at emissionshandel vil kunne spille en rolle som led i en omfattende pakke af foranstaltninger til nedbringelse af luftfartens klimapåvirkning, forudsat at indsatsen udformes hensigtsmæssigt.

Endemålet med De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer er at stabilisere koncentrationerne af drivhusgasser i atmosfæren på et niveau, som kan forhindre farlig antropogen indvirkning på klimasystemet. Fællesskabet har gentagne gange fremført, at stigningen i den globale gennemsnitstemperatur ved jordoverfladen bør begrænses til 2 °C over de præ-industrielle niveauer. Der bør gennemføres politikker og foranstaltninger i alle Fællesskabets økonomiske sektorer, hvis vi skal kunne realisere de betydelige nedskæringer i drivhusgasemissionerne i forhold til 1990-niveauerne, som behøves til at nå dette mål.

Kyoto-protokollens begrænsnings- og reduktionsmål omfatter emissioner fra indenrigsluftfarten, men ikke fra den internationale lufttrafik. I stedet hedder det i Kyoto-protokollen "*parterne søger gennem samarbejde i Organisationen for International Civil Luftfart at begrænse og reducere emissionerne af drivhusgasser ... , ... som stammer fra brændsel til luftfart ...*". På det sjette møde i ICAO's komité for miljøbeskyttelse i forbindelse med luftfart (*ICAO Committee on Aviation Environmental Protection*) i 2004 var der enighed om, at en luftfartsspecifik emissionshandelsordning baseret på en ny retsakt i ICAO-regi *ikke var nogen tiltrækkende løsning, og at den derfor ikke længere burde overvejes*. Resolution 35-5 fra ICAO's samling støttede i stedet åben emissionshandel og krævede, at der blev opstillet ikke-bindende retningslinjer, som staterne i givet fald kan anvende med henblik på at inddrage emissionerne fra international luftfart i deres emissionshandelsordninger. Kommissionen og medlemsstaterne deltager i og støtter dette arbejde, som ventes færdiggjort af ICAO i 2007. ICAO's samling i september 2007 vil behandle dette spørgsmål. Dette forslag ventes under alle omstændigheder ikke at træde i kraft før denne dato. Den endelige version af ICAO's retningslinjer tages i givet fald i betragtning i forbindelse med proceduren for fælles beslutningstagning. Sigtet med forslaget er at tilvejebringe en model for emissionshandel for luftfarten, der kan fungere som et referencepunkt for EU's kontakter med de vigtigste internationale partnere og samtidig fremme udviklingen af lignende ordninger i verden som helhed. Kommissionen støtter også målet om en global aftale, der sigter mod en effektiv reduktion i luftfartsemmissionerne på globalt plan.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (som ændret). Formålet med dette forslag er at ændre direktiv 2003/87/EF med henblik på at inddrage luftfarten i fællesskabsordningen.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget sigter mod at beskytte, bevare og forbedre miljøet ved at mindske luftfartens påvirkning af klimaet. Det er i overensstemmelse med den fælles transportpolitik, da det fremmer bæredygtig udvikling inden for lufttransporten.

2. HØRING AF DE BERØRTE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- **Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Meddelelsen fra september 2005 var baseret på en åben offentlig konference om luftfart og klimaændringer, der blev afholdt i den Grønne Uge 2005.

Til opfølgning af meddelelsen blev der som led i den anden fase af det europæiske klimaændringsprogram (ECCP II) nedsat en arbejdsgruppe for luftfart, der skulle rådgive Kommissionen om, hvordan luftfarten kan inddrages i fællesskabsordningen. Gruppen bestod af eksperter fra medlemsstaterne og hovedinteressenterne, bl.a. industrien og forbruger- og miljøorganisationer.

Oversigt over svarene og redegørelse for, hvordan de er blevet taget i betragtning

De oplysninger, der er indsamlet som led i interessenthøringen, er taget i betragtning i udformningen af den foreslåede ordning. Nærmere oplysninger om, hvordan dette er gjort, er anført i konsekvensanalyserapporten.

Der fandt en åben internethøring sted fra den 11.3.2005 til den 6.5.2005. Kommissionen modtog 5758 svar. Resultaterne kan ses på http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

- **Ekspertbistand**

Relevante videnskabelige områder/ekspertiseområder

(1) Forskning i klimaændringer (2) ekspertise fra luftfartsindustrien, bl.a. flyfabrikanter, lufthavnsmyndigheder og luftfartsselskaber (3) modelleringsekspertise (4) emissionsberegninger og luftrafikdata.

Anvendt metode

Modellering med formelle matematiske modeller og beregninger baseret på statistiske data.

De vigtigste hørte organisationer/eksperter

Nationale, regionale og lokale administrationer, erhvervs- og handelssammenslutninger, miljøorganisationer, forbrugerorganisationer, videnskabs- og forskningsinstitutter og andre generaldirektorater i Kommissionen.

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Der var almindelig enighed om, at luftfarten bidrager til klimaændringerne, og erkendelse af, at der bør sættes ind for at løse problemet. I denne sammenhæng foretrak man emissionshandel frem for skatter og afgifter. Hvad udformningen af ordningen angår, var der generel accept af, at forpligtelserne under ordningen skulle påhvile luftfartsselskaberne. Der var ikke konsensus om ordningens geografiske omfang, men bred enighed om, at mængden af kvoter og kvotetildelingsprocessen skulle harmoniseres. Størstedelen af de hørte parter mente, at ordningen burde være en åben handelsordning, men at den ikke burde få negative konsekvenser for det regnskabssystem, der anvendes i fællesskabsordningen.

Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige

Slutrapporten og dagsordener, baggrundspapirer og indlæg fra møderne i arbejdsgruppen for luftfart kan hentes på internettet på http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm. På samme websted er der adgang til positionspapirer, der er forelagt af interessenter til supplerende af de udtalelser, der er optaget i referaterne.

• **Konsekvensanalyse**

Meddelelsen fra september 2005 var ledsaget af en konsekvensanalyse med en vurdering af de forskellige løsninger til nedbringelse af luftfartens klimapåvirkninger. Her blev det konkluderet, at emissionshandel er den mest effektive løsning i både miljømæssig og økonomisk henseende.

Nærværende forslag er ledsaget af en yderligere konsekvensanalyse. Heri vurderes de konkrete udformningsmæssige og politiske muligheder for at inddrage luftfarten i fællesskabsordningen. Eftersom hvert luftfartsselskab på hver rute, der er omfattet af ordningen, vil blive behandlet på lige vilkår, konkluderes det, at luftfartsselskaberne kan ventes at ville overvælte en stor del af eller måske alle ekstraomkostningerne på forbrugerne. Dette ville kun have beskedent indflydelse på den ventede vækst i efterspørgslen: fra *business as usual*-niveauet på 142 % til mindst 135 % i perioden 2005 til 2020 for alle afgående og indgående fly. Det ville ikke påvirke konkurrencen mellem luftfartsselskaberne i mærkbar grad. Den vigtigste forskel mellem luftfartsselskaberne er rejsens længde, flyets alder og den transporterede nyttelast. Flyselskaber, der flyver på kortere afstande, anvender ældre fly eller medbringer færre passagerer eller mindre last, ville derfor mærke følgerne i højere grad end mere brændstoffeffektive flyselskaber. Det ville ikke påvirke konkurrencen mellem lufthavne og heller ikke turismen i mærkbar grad. Den eventuelle risiko for sidstnævnte ville dog nok mindskes, hvis alle afgående og indgående flyvninger inddrages i ordningen.

Kommissionen har gennemført en konsekvensanalyse som anført i dens arbejdsprogram: rapporten kan hentes på http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

• Resumé af forslaget

Formålet med direktivforslaget er at ændre direktiv 2003/87/EF med henblik på at inddrage luftfarten i fællesskabsordningen.

Den nuværende fællesskabsordning består i, at operatørerne ("driftslederne") tildeles et antal kvoter, som hver giver dem en rettighed til at udlede et ton kuldioxid pr. år. Det samlede antal tildelte kvoter sætter grænsen for de samlede emissioner fra deltagerne i ordningen. Operatørerne skal hvert år senest den 30. april returnere kvoter til dækning af deres faktiske emissioner. Operatørerne kan handle med kvoter, hvilket betyder, at emissionsreduktionerne kan finde sted dér, hvor det er mest omkostningseffektivt.

Bestemmelserne om overvågning og rapportering af emissioner vil få virkning fra 2010. Fra 2011 fastsættes der et loft for emissionerne fra luftfartssektoren, og luftfartøjsoperatørerne vil blive forpligtet til at returnere kvoter til dækning af deres emissioner.

De vigtigste aspekter:

- Ansvar for at opfylde de forpligtelser, der følger af ordningen, kommer til at påhvile luftfartøjsoperatørerne
- Ordningen vil omfatte alle flyvninger til eller fra en lufthavn i Fællesskabet fra den 1. januar 2012. Flyvninger mellem EU-lufthavne vil være omfattet af ordningen fra den 1. januar 2011
- Flyvninger med statsluftfartøjer, flyvninger i henhold til visueflyverreglerne, rundflyvninger, flyvninger til kontrol af navigationsudstyr og træningsflyvninger, redningsflyvninger og flyvninger med fly med en maksimal startmasse på under 5 700 kg omfattes ikke af ordningen
- Hvad angår andre gasser, vil Kommissionen inden udgangen af 2008, efter at have foretaget en tilbundsgående konsekvensanalyse, fremsætte et forslag med sigte på at bekæmpe NO_x-emissionerne fra luftfarten
- For at undgå overlapninger og unødige administrative byrder for luftfartøjsoperatørerne skal hver luftfartøjsoperatør, herunder operatører fra tredjelande, administreres af kun én medlemsstat
- I modsætning til den gældende ordning vil kvotetildelingsmetoden blive harmoniseret for hele Fællesskabet
- Det samlede antal kvoter, der skal tildeles luftfartssektoren, vil blive fastlagt på EF-plan på grundlag af de gennemsnitlige emissioner fra luftfarten i årene 2004-2006
- På grundlag af et benchmark vil en fast procentdel af den samlede kvotemængde blive tildelt gratis til luftfartøjsoperatører, som indgiver en ansøgning herom (tidligst på grundlag af 2008-dataene). For perioden 2011-2012 vil denne

procentdel svare til gennemsnittet af de procentdele, der foreslås af de medlemsstater, som opererer med bortauktionering i deres nationale tildelingsplaner. Derefter vil dette spørgsmål blive taget op igen i lyset af resultaterne af den generelle revurdering af emissionshandelsordningen.

- De nærmere regler for bortauktionering, såsom organisation og tidsplan, vil blive fastsat i en kommissionsforordning. Auktionsprovenuet bør anvendes til afbødning af og tilpasning til konsekvenserne af klimaændringer og til dækning af administrationsomkostninger
- Ligesom de andre deltagere i fællesskabsordningen skal luftfartøjsoperatørerne overvåge deres kuldioxidemissioner og rapportere dem til den kompetente myndighed i den pågældende administrerende medlemsstat senest den 31. marts hvert år. Rapporternes skal kontrolleres for nøjagtighed. Der vil blive udarbejdet nærmere retningslinjer for de i forslaget opstillede grundlæggende principper for overvågning, rapportering og verifikation af emissionerne
- Luftfartøjsoperatørerne vil kunne købe kvoter fra andre sektorer i fællesskabsordningen til dækning af deres emissioner
- Luftfartøjsoperatørerne vil også kunne anvende projektkreditter – såkaldte emissionsreduktionsenheder (ERU) og godkendte emissionsreduktioner (CER) - fra mekanismerne *Joint Implementation* ('fælles gennemførelse') eller *Clean Development* ('bæredygtig udvikling') (*JI/CDM*) op til en harmoniseret grænse svarende til gennemsnittet af de grænser, medlemsstaterne har fastlagt i deres nationale tildelingsplaner for andre sektorer i fællesskabsordningen
- Indenrigsluftfart vil blive omfattet af ordningen og behandlet på samme måde som international luftfart
- Særlig hensyntagen til behandlingen af luftfartstjenester til afsides beliggende eller isolerede regioner, som i særlig høj grad afhænger af lufttransporttjenester, kan bedst finde sted inden for rammerne af allerede gældende foranstaltninger, som f.eks. forpligtelse til offentlig tjeneste og støtte af social karakter efter traktatens artikel 87, stk. 2.

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for forslaget er traktatens artikel 175 (som også er retsgrundlag for direktiv 2003/87/EF).

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende årsager:

- Emissionshandel vil kun give økonomisk udbytte, hvis kvoterne er omsættelige og anerkendt i hele Fællesskabet. For at opnå dette er det nødvendigt at opstille en fælles ramme.

- Som følge af den udtalte integration på Fællesskabets lufttransportmarked vil der kunne opstå konkurrenceforvridninger, hvis medlemsstaterne anvender forskellige politikker.

Målene i forslaget vil bedre kunne opfyldes på fællesskabsplan af følgende årsager:

- Harmonisering af indsatsen til reduktion af luftfartens klimapåvirkning kan bedst opnås gennem lovgivning på EF-plan. Da alle flyselskaber, der benytter Fællesskabets lufthavne, vil blive behandlet på samme måde, vil risikoen for konkurrenceforvridninger være minimal.
- Rådet og Europa-Parlamentet har anmodet Kommissionen om at foreslå foranstaltninger på EF-plan og har erkendt, at emissionshandel kan spille en vigtig rolle. For at kunne inddrage luftfarten i fællesskabsordningen er det nødvendigt at ændre direktiv 2003/87/EF.
- Fællesskabet er en vigtig aktør i den globale luftfart og tegner sig - ifølge industrilandenes rapportering til UNFCCC - for ca. halvdelen af kuldioxidemissionerne fra den internationale luftfart.
- Forslaget går ud på at ændre fællesskabsordningen med henblik på at skabe en fælles ramme. Den konkrete gennemførelse og håndhævelse af reglerne overlades imidlertid til medlemsstaterne, som er bedre i stand til at udføre disse opgaver.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

- Forslaget regulerer kun de dele, der er nødvendige til at sikre, at ordningen fungerer korrekt, og til at forhindre konkurrenceforvridninger, der vil kunne opstå som følge af forskelle i medlemsstaternes behandling af luftfartøjsoperatører. For at sikre størst mulig sammenhæng og mindske gennemførelsesomkostningerne bygger forslaget så vidt muligt på den nuværende struktur i fællesskabsordningen. Der hvor procedurerne i den nuværende ordning ikke egner sig for luftfartssektoren, er der opstillet særlige regler, uden at dette indskrænker ordningens enkelhed og miljøintegritet.
- Emissionshandel kan anvendes til at opnå en miljøgevinst til lavere omkostninger end andre midler og er derfor den mest omkostningseffektive metode til at reducere emissionen af drivhusgasser fra luftfarten.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Foreslået retsakt: Direktiv.

Andre retlige midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende årsag:

Da direktivet ændrer et andet direktiv med henblik på at inddrage luftfarten i fællesskabsordningen, ville andre midler ikke være egnede.

4. BUDGETMÆSSIGE VIRKNINGER

Yderligere udgifter i tilknytning til aktiviteterne under dette direktiv vil blive dækket af det finansielle instrument for miljøet (LIFE+ for 2007-2013). Der anmodes ikke om yderligere beløb.

5. YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Fornyset gennemgang/revision/udløbsklausul**

Forslaget indeholder en bestemmelse om revision.

- **Sammenligningstabel**

Medlemsstaterne skal tilsende Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft til gennemførelse af direktivet, og en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er af relevans for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen²,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg³,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁴,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁵, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der er med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF⁶ indført en ordning for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet. Formålet hermed er at fremme reduktionen af drivhusgasemissioner på en omkostningseffektiv og økonomisk effektiv måde.
- (2) Endemålet for De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, som blev godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 94/69/EF af 15. december 1993 om indgåelse af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer⁷, er at opnå en stabilisering af koncentrationerne af drivhusgasser i atmosfæren på et niveau, som kan forhindre farlig antropogen indvirkning på klimasystemet. Fællesskabet har gentagne gange fremført, at hvis dette mål skal kunne nås, bør stigningen i den globale gennemsnitstemperatur ved jordoverfladen begrænses til 2 °C over de præ-industrielle niveauer. Af den seneste videnskabelige forskning fremgår det, at dette langsigtede temperaturmål kun kan komme inden for rækkevidde,

² EUT C[...], [...], s.[...].

³ EUT C[...], [...], s.[...].

⁴ EUT C[...], [...], s.[...].

⁵ EUT C[...], [...], s.[...].

⁶ EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32. Ændret ved direktiv 2004/101/EF (EUT L 338 af 13.11.2004, s. 18).

⁷ EFT L 33 af 7.2.1994, s. 11.

hvis de globale drivhusgasemissioner topper inden for de næste to årtier, efterfulgt af betydelige reduktioner i størrelsesordenen mindst 15 % og måske helt op til 50 % i forhold til 1990-niveauerne. De reduktionsniveauer, som staterne skal realisere fra 2013 for at opfylde målet om stabilisering af koncentrationerne af drivhusgasser, er endnu ikke fastlagt i den internationale klimaproses. Dette direktiv bør være i tråd med EU's bidrag til det langsigtede temperaturmål. Efter denne dato bør metoderne og grundlaget for tildeling af kvoter til luftfartøjsoperatører ifølge dette direktiv imidlertid tages op til revision i lyset af den videnskabelige udvikling og den politiske udvikling på internationalt plan.

- (3) Ifølge De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer skal alle parterne opstille og gennemføre nationale og i givet fald regionale programmer for foranstaltninger til at imødegå klimaændringerne.
- (4) Ifølge Kyoto-protokollen, godkendt ved Rådets beslutning 2002/358/EF af 25. april 2002 om godkendelse på Det Europæiske Fællesskabs vegne af Kyoto-protokollen til De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer og om den fælles opfyldelse af forpligtelserne i forbindelse hermed⁸, skal de udviklede parter gennem samarbejde i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) søge at begrænse og reducere emissionerne fra luftfarten af drivhusgasser, der ikke er reguleret af Montreal-protokollen.
- (5) Fællesskabet er ikke kontraherende part i Chicago-konventionen af 1944, men alle medlemsstaterne er parter heri og medlemmer af ICAO og støtter fortsat, i samarbejde med andre stater på globalt plan, arbejdet med at udvikle markedsbaserede instrumenter. På det sjette møde i ICAO's komité for miljøbeskyttelse i forbindelse med luftfart (*ICAO Committee on Aviation Environmental Protection*) i 2004 var der enighed om, at en luftfartsspecifik emissionshandelsordning baseret på en ny retsakt i ICAO-regi ikke var nogen tiltrækkende løsning, som derfor ikke længere burde overvejes. Resolution 35-5 fra ICAO's samling indeholder derfor ikke forslag om et nyt retligt instrument, men støtter i stedet åben emissionshandel og muligheden for, at staterne kan inddrage emissionerne fra international luftfart i deres emissionshandelsordninger.
- (6) I Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram fastlagt ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF⁹ hedder det, at Fællesskabet skal identificere og lancere specifikke tiltag til at reducere drivhusgasemissionerne fra luftfart, hvis ICAO ikke var nået til enighed om sådanne tiltag inden udgangen af 2002. Rådet har i sine konklusioner fra oktober 2002, december 2003 og oktober 2004 gentagne gange anmodet Kommissionen om at fremsætte forslag til foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningen fra international luftfart.
- (7) For at de nødvendige betydelige emissionsreduktioner kan opnås, bør der gennemføres politikker og foranstaltninger på medlemsstats- og fællesskabsniveau i alle de økonomiske sektorer i Fællesskabet og ikke kun i industri- og energisektoren. Hvis klimapåvirkningen fra luftfartssektoren fortsætter med at vokse med umindsket fart,

⁸ EFT L 130 af 15.5.2002, s. 1.

⁹ EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.

vil det i høj grad underminere de reduktioner til bekæmpelse af klimaændringerne, der gennemføres i andre sektorer.

- (8) Kommissionen vedtog en strategi til mindskelse af klimapåvirkningerne fra luftfarten i sin meddelelse af 27. september 2005¹⁰. Som led i en omfattende pakke af foranstaltninger foresloges det i strategien, at luftfarten blev inddraget i fællesskabsordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter. Desuden foresloges det, at der som led i den anden fase af det europæiske klimaændringsprogram skulle nedsættes en arbejdsgruppe for luftfarten med deltagelse fra branchens organisationer, der skulle undersøge, hvordan luftfarten kan inddrages i fællesskabsordningen. I sine konklusioner fra december 2005 erkendte Rådet (miljø), at inddragelse af luftfartssektoren i fællesskabsordningen synes at være den bedste udvej ud fra en økonomisk og miljømæssig synsvinkel, og opfordrede Kommissionen til at fremsætte et lovgivningsforslag inden udgangen af 2006. I sin beslutning af 4. juli 2006 erkendte Europa-Parlamentet, at emissionshandel vil kunne spille en rolle som led i en omfattende pakke af foranstaltninger til nedbringelse af luftfartens klimapåvirkning, forudsat at indsatsen udformes hensigtsmæssigt.
- (9) Formålet med dette direktiv er at mindske klimapåvirkningerne fra luftfarten ved at inddrage emissionerne fra luftfarten i fællesskabsordningen.
- (10) Luftfartøjsoperatørerne har den mest direkte kontrol over de benyttede flytyper og deres drift og bør derfor have ansvaret for at opfylde de forpligtelser, der følger af dette direktiv. En luftfartøjsoperatør kan identificeres ved hjælp af en ICAO-designatorkode eller en anden anerkendt designatorkode, der anvendes til identifikation af flyvningen. Kendes operatørens identitet ikke, bør luftfartøjets ejer anses for at være operatør, medmindre ejeren kan bevise, hvem der var operatør.
- (11) Fra 2011 bør emissionerne fra flyvninger mellem lufthavne i Fællesskabet inddrages i fællesskabsordningen. Fra 2012 bør emissionerne fra alle flyvninger til og fra Fællesskabets lufthavne inddrages i ordningen. Derved kan fællesskabsordningen tjene som model for udbygning af ordningen i verden som helhed. Hvis et tredjeland træffer foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningen fra flyvninger til en lufthavn i Fællesskabet, der afgår fra det pågældende tredjeland, og disse foranstaltninger mindst svarer til kravene i dette direktiv, bør anvendelsesområdet for fællesskabsordningen ændres således, at flyvninger til Fællesskabet fra det pågældende land udelukkes fra ordningen.
- (12) Luftfarten påvirker det globale klima gennem udledning af kuldioxid, nitrogenoxider, vanddamp og sulfat- og sodpartikler. Det Mellemstatslige Panel for Klimaændringer (IPCC) har vurderet, at den samlede påvirkning fra luftfarten i øjeblikket er 2 til 4 gange større end virkningerne af luftfartens tidligere CO₂-emissioner alene. Nyere forskning i Fællesskabet viser, at den samlede virkning fra luftfarten vil kunne være ca. 2 gange større end virkningerne fra kuldioxid alene. I ingen af disse skøn tages der imidlertid hensyn til de yderst usikre virkninger af cirrusskyer. I overensstemmelse med traktatens artikel 174, stk. 2, skal Fællesskabets politik på miljøområdet bygge på forsigtighedsprincippet, hvorfor der bør tages videst muligt hensyn til alle virkningerne fra luftfarten. Så længe der ikke er udviklet en videnskabeligt funderet

¹⁰ KOM(2005) 459.

parameter til sammenligning af de forskellige virkninger, bør der anvendes en pragmatisk og forsigtig tilgang til spørgsmålet. Emissionerne af nitrogenoxider vil blive taget op i anden lovgivning, som Kommissionen vil forelægge.

- (13) For at undgå konkurrenceforvridninger bør der opstilles en harmoniseret tildelingsmetode. For at sikre nye luftfartøjsoperatører adgang til markedet vil en vis andel af kvotemængden blive tildelt ved auktion i overensstemmelse med nærmere regler, der vil blive opstillet af Kommissionen. Luftfartøjsoperatører, der indstiller driften, bør fortsat få udstedt kvoter indtil udløbet af den periode, for hvilken der allerede er tildelt gratis kvoter.
- (14) Luftfarten bidrager til den samlede klimapåvirkning, der skyldes menneskelige aktiviteter. Provenuet fra bortauktionering af kvoter bør anvendes til begrænsning af drivhusgasemissionerne, til tilpasning til virkningerne af klimaændringer, til finansiering af forskning og udvikling med henblik på begrænsning og tilpasning og til dækning af administrationsomkostningerne ved ordningen. Auktionsprovenuet bør navnlig anvendes til at finansiere bidrag til Verdensfonden for Energieffektivitet og Vedvarende Energi og foranstaltninger til at forebygge skovrydning og til at lette tilpasningen i udviklingslandene. Bestemmelser om anvendelse af midler fra bortauktionering bør underrettes Kommissionen. En sådan underretning fritager ikke medlemsstaterne for forpligtelsen til at give underretning om visse nationale foranstaltninger, jf. traktatens artikel 88, stk. 3. Direktivet foregriber ikke resultatet af eventuelle fremtidige sager om statsstøtte, der ydes i henhold til traktatens artikel 87 og 88.
- (15) For at øge ordningens omkostningseffektivitet bør luftfartøjsoperatørerne, op til et harmoniseret loft, kunne anvende CER og ERU fra projektaktiviteter til at opfylde deres forpligtelser til at returnere kvoter.
- (16) For at mindske de administrative byrder for luftfartøjsoperatørerne bør kun én medlemsstat være ansvarlig for en given luftfartøjsoperatør. Den enkelte medlemsstat bør forpligtes til at sikre, at luftfartøjsoperatører, som har fået udstedt en licens i den pågældende medlemsstat, eller luftfartøjsoperatører uden licens eller luftfartøjsoperatører fra tredjelande, hvis emissioner i et basisår for størstedelens vedkommende kan tilskrives den pågældende medlemsstat, opfylder bestemmelserne i dette direktiv.
- (17) Da emissionerne fra international luftfart endnu ikke er integreret i medlemsstaternes forpligtelser efter Kyoto-protokollen, bør kvoter tildelt luftfartssektoren kun anvendes til at opfylde luftfartøjsoperatørernes forpligtelser til at returnere kvoter efter dette direktiv, med henblik på at undgå negative konsekvenser for fællesskabsordningens regnskabssystem. Imidlertid bør luftfartøjsoperatørerne gennem deres registeradministrator kunne udveksle en kvote, der er udstedt til luftfartssektoren, med en kvote, som kan anvendes af alle operatører i ordningen.
- (18) Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (Eurocontrol) sidder muligvis inde med oplysninger, der kan hjælpe medlemsstaterne eller Kommissionen med at opfylde deres forpligtelser efter dette direktiv.

- (19) Fællesskabsordningens bestemmelser om overvågning, rapportering og verifikation af emissionerne og om sanktioner for driftsledere bør også gælde for luftfartøjsoperatører.
- (20) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹¹.
- (21) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at træffe foranstaltninger vedrørende bortauktionering af kvoter, der ikke skal tildeles gratis, og til at ændre de i bilag I opførte luftfartsaktiviteter, hvis et tredjeland indfører foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningerne fra luftfarten. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, bør de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, som omhandlet i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (22) Da målet for den påtænkte handling ikke kan opfyldes af medlemsstaterne hver for sig og derfor, på grund af den påtænkte handlingens omfang og virkninger, bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet i traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (23) Direktiv 2003/87/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1
Ændringer til direktiv 2003/87/EF

I direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

- (1) Følgende overskrift til kapitel I indsættes før artikel 1:

"Kapitel I
Almindelige bestemmelser"

- (2) Artikel 3 ændres således:

- a) I litra b) tilføjes: "eller udledning fra et luftfartøj, der udfører en luftfartsaktivitet i bilag I, af de for denne aktivitet anførte gasser"
- b) Følgende litraer tilføjes:

¹¹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

- "o) "luftfartøjsoperatør": person, der driver et luftfartøj på det tidspunkt, hvor det udfører en luftfartsaktivitet i bilag I, eller ejeren af luftfartøjet, hvis operatøren er ukendt eller ikke er identificeret af ejeren
- p) "administrerende medlemsstat": medlemsstat, der er ansvarlig for forvaltning af ordningen for en luftfartøjsoperatør, jf. artikel 18a
- q) "tilskrevne luftfartsemissioner": emissioner fra alle flyvninger henhørende under luftfartsaktiviteterne i bilag I, som afgår fra en medlemsstat eller ankommer til en medlemsstat fra et tredjeland
- r) "historiske luftfartsemissioner": den gennemsnitlige middelværdi af de årlige emissioner i årene 2004, 2005 og 2006 fra luftfartøjer, der udfører en luftfartsaktivitet i bilag I. "

(3) Efter artikel 3 indsættes følgende kapitel II og overskrift til kapitel III og artikel 3e:

"Kapitel II Luftfart

Artikel 3a Anvendelsesområde for kapitel II

Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på tildeling og udstedelse af kvoter til luftfartsaktiviteterne i bilag I.

Artikel 3b Samlet mængde kvoter til luftfart

1. For perioden fra den 1. januar 2011 til den 31. december 2012 svarer den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatører, til 100 % af summen af de historiske luftfartsemissioner for hvert år.
2. For den i artikel 11, stk. 2, nævnte periode, der begynder den 1. januar 2013, svarer den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatører, til 100 % af de historiske luftfartsemissioner ganget med antallet af år i perioden.
3. For den i artikel 11, stk. 2, nævnte tredje periode og for hver efterfølgende periode svarer den samlede mængde kvoter, der skal tildeles luftfartøjsoperatører, til 100 % af de historiske emissioner ganget med antallet af år i perioden.
4. Senest seks måneder efter dette direktivs ikrafttræden fastsætter Kommissionen de historiske luftfartsemissioner ud fra de bedste tilgængelige data.

Artikel 3c
Metode til tildeling af kvoter til luftfarten

1. I den i artikel 3b, stk. 1, nævnte periode bortauktioneres en procentdel af kvoterne. Procentdelen svarer til gennemsnittet af de procentdele, som er foreslået af de medlemsstater, der for den pågældende periode medtager bortauktionering i deres nationale tildelingsplaner efter kapitel III.
2. For fremtidige perioder tages der ved fastsættelsen af procentdelen hensyn til den generelle revurdering af dette direktiv.
3. Kommissionen vedtager en forordning med nærmere bestemmelser om medlemsstaternes bortauktionering af kvoter, der ikke skal udstedes gratis efter stk. 1 og 2. Antallet af kvoter, der i hver periode skal bortauktioneres af hver enkelt medlemsstat, står i rimeligt forhold til medlemsstatens andel af de samlede tilskrevne luftfartsemissioner for alle medlemsstaterne for referenceåret, som rapporteret i medfør af artikel 14, stk. 3, og verificeret i medfør af artikel 15. For den i artikel 3b, stk. 1, nævnte periode er referenceåret 2010, og for hver efterfølgende periode nævnt i artikel 3b er referenceåret det kalenderår, der udløber 24 måneder inden begyndelsen af den periode, auktionen vedrører.

Den nævnte forordning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, som omhandlet i artikel 23, stk. 2a.

4. Provenuet fra bortauktionering af kvoter efter stk. 3 anvendes til begrænsning af drivhusgasemissionerne, til tilpasning til virkningerne af klimaændringer, til finansiering af forskning og udvikling med henblik på begrænsning og tilpasning samt til dækning af den administrerende medlemsstats omkostninger i tilknytning til dette direktiv. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om foranstaltninger, de træffer i medfør af dette stykke.
5. Oplysninger, der meddeles Kommissionen i medfør af dette direktiv, fritager ikke medlemsstaterne for underretningspligten i traktatens artikel 88, stk. 3.

Artikel 3d
Tildeling og udstedelse af kvoter til luftfartøjsoperatører

1. For hver af de i artikel 3b nævnte perioder kan hver luftfartøjsoperatør ansøge om en tildeling af kvoter, der skal tildeles gratis efter artikel 3c. Ansøgning kan indgives ved at forelægge den administrerende medlemsstat verificerede tonkilometer-data, jf. bilag IV og V, for luftfartsaktiviteter i bilag I udført af den pågældende luftfartøjsoperatør for det kalenderår, der udløber fireogtyve måneder inden begyndelsen af den periode, ansøgningen vedrører. En ansøgning indgives senest enogtyve måneder inden begyndelsen af den periode, den vedrører.
2. Senest atten måneder inden begyndelsen af den periode, ansøgningen vedrører, forelægger medlemsstaterne Kommissionen de ansøgninger, de har modtaget i medfør af stk. 1.

3. Senest femten måneder inden begyndelsen af hver periode nævnt i artikel 3b træffer Kommissionen beslutning om følgende:
 - a) den samlede mængde kvoter, der skal tildeles for den pågældende periode efter artikel 3b
 - b) antallet af kvoter, der skal tildeles gratis i den pågældende periode efter artikel 3c
 - c) det benchmark, der skal anvendes til at tildele kvoter gratis til luftfartøjsoperatører, hvis ansøgninger er forelagt Kommissionen i overensstemmelse med stk. 2.

Benchmarket nævnt i litra c) beregnes ved at dividere antallet af kvoter nævnt i litra b) med summen af tonkilometer-data som anført i de ansøgninger, der er forelagt Kommissionen i overensstemmelse med stk. 2.

4. Senest tre måneder efter den dato, hvor Kommissionen vedtager en beslutning i medfør af stk. 3, beregner og offentliggør hver administrerende medlemsstat:
 - a) den samlede tildeling af kvoter for perioden til hver luftfartøjsoperatør, hvis ansøgning er forelagt Kommissionen i overensstemmelse med stk. 2, beregnet ved at gange de i ansøgningen anførte tonkilometer-data med det benchmark, der er offentliggjort i medfør af stk. 3, litra c), og
 - b) tildelingen af kvoter til hver luftfartøjsoperatør for hvert år, som beregnes ved at dividere luftfartøjsoperatørens samlede tildeling af kvoter for perioden som beregnet i medfør af litra a) med antallet af år i den periode, hvori luftfartøjsoperatøren udfører en luftfartsaktivitet i bilag I.
5. Senest den 28. februar 2011 og senest den 28. februar i hvert efterfølgende år udsteder den kompetente myndighed i den administrerende medlemsstat til hver luftfartøjsoperatør det antal kvoter, der er tildelt den pågældende luftfartøjsoperatør for det pågældende år.

Kapitel III

Stationære anlæg

Artikel 3e *Anvendelsesområde for kapitel III*

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

- (4) I artikel 6, stk. 2, litra e), indsættes efter “kvoter” ordene “, bortset fra kvoter udstedt efter kapitel II, ”.
- (5) Følgende overskrift til kapitel IV indsættes efter artikel 11:

"Kapitel IV Bestemmelser for luftfart og stationære anlæg"

(6) I artikel 11a indsættes som stk. 1a:

“1a. Med forbehold af stk. 3 tillader medlemsstaterne i hver periode som omhandlet i artikel 3b hver luftfartøjsoperatør at anvende CER og ERU fra projektaktiviteter op til en procentsats af det antal kvoter, vedkommende operatør er forpligtet til at returnere efter artikel 12, stk. 2a. Procentsatsen svarer til gennemsnittet af de procentsatser, medlemsstaterne har specificeret for perioden i overensstemmelse med stk. 1.

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

(7) I artikel 11b, stk. 2, erstattes ordet “anlæg” med “aktiviteter”.

(8) Artikel 12 ændres således:

- a) i stk. 2 indsættes efter “med henblik på” ordene “opfyldelse af en luftfartøjsoperatørs forpligtelser efter stk. 2a eller”
- b) som stk. 2a indsættes:

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

- c) i stk. 3 indsættes efter “kvoter” ordene “, bortset fra kvoter udstedt efter kapitel II,”

(9) I artikel 13, stk. 3, erstattes "artikel 12, stk. 3" med "artikel 12, stk. 2a eller 3".

(10) Artikel 14 ændres således:

- a) i stk. 1
 - (i) indsættes efter “de pågældende aktiviteter” ordene “, og af tonkilometer-data henblik på en ansøgning i medfør af artikel 3d”
 - (ii) udgår ordene “senest den 30. september 2003”, og
- b) i stk. 3
 - (i) erstattes ordene “for et anlæg” med “eller luftfartøjsoperatør”
 - (ii) erstattes ordene “fra det pågældende anlæg i hvert kalenderår” med “i hvert kalenderår fra det pågældende anlæg eller, fra den 1. januar 2010, fra det luftfartøj, operatøren driver”.

(11) Artikel 15 ændres således:

a) i stk. 1

- (i) erstattes ordet "driftsledere" med "driftsledere og luftfartøjsoperatører"
- (ii) efter "bilag V" indsættes ordene "og eventuelle nærmere bestemmelser vedtaget af Kommissionen i overensstemmelse med dette stykke"

b) i stk. 2

- (i) erstattes ordet "driftsleder" med "driftsledere og luftfartøjsoperatører"
- (ii) efter "bilag V" indsættes ordene "og eventuelle nærmere bestemmelser vedtaget af Kommissionen i overensstemmelse med dette stykke", og

c) efter stk. 2 tilføjes følgende stykke:

"Kommissionen kan efter forskriftsproceduren i artikel 23, stk. 2, vedtage nærmere bestemmelser om verifikation af rapporter forelagt af luftfartøjsoperatører i medfør af artikel 14, stk. 3, og af ansøgninger forelagt i medfør af artikel 3d."

(12) Artikel 16 ændres således:

a) i stk. 1 udgår ordene "senest den 31. december 2003"

b) i stk. 2

- (i) erstattes ordet "driftsledere" med "driftsledere og luftfartøjsoperatører"
- (ii) erstattes "artikel 12, stk. 3," med ordene "dette direktiv", og

c) i stk. 3

- (i) erstattes ordet "driftsleder" med "driftsleder eller luftfartøjsoperatør"
- (ii) udgår i andet punktum ordene "fra det anlæg".

(13) Følgende indsættes som artikel 18a og 18b:

*"Artikel 18a
Administrerende medlemsstat*

1. Den administrerende medlemsstat for en luftfartøjsoperatør er:

- a) når det drejer sig om en luftfartøjsoperatør med en gyldig licens udstedt af medlemsstaten efter bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber¹², den medlemsstat, der har udstedt licens til den pågældende luftfartøjsoperatør, og

¹² EFT L 24 af 24.8.1992, s. 1.

- b) i alle andre tilfælde, den medlemsstat, for hvilken de skønsvist tilskrevne luftfartsemissioner fra flyvninger udført af den pågældende luftfartøjsoperatør i basisåret er størst.
2. Kommissionen skal ud fra de bedste tilgængelige oplysninger:
- a) senest den 1. februar 2009 offentliggøre en liste over luftfartøjsoperatører, som den 1. januar 2006 eller derefter har udført en luftfartsaktivitet i bilag I, med angivelse af den administrerende medlemsstat for hver luftfartøjsoperatør, jf. stk. 1, og
 - b) senest den 1 februar i hvert efterfølgende år opdatere listen ved at supplere den med luftfartøjsoperatører, som siden har udført en luftfartsaktivitet i bilag I.
3. Ved anvendelse af stk. 1 forstås ved 'basisår' det første driftsår (kalenderår), når det drejer sig om en operatør, som har indledt sin virksomhed i Fællesskabet efter den 1. januar 2006, og i alle andre tilfælde, det kalenderår, der begynder den 1. januar 2006.

Artikel 18b
Bistand fra Eurocontrol

Kommissionen kan anmode Eurocontrol om bistand med at opfylde sine forpligtelser i medfør af artikel 3b, stk. 4, og artikel 18a og kan i dette øjemed indgå de nødvendige aftaler med denne organisation."

- (14) I artikel 19, stk. 3, tilføjes følgende ord: "samt bestemmelser vedrørende inddragelsen af luftfartsaktiviteter i fællesskabsordningen. Efter denne forordning kan luftfartøjsoperatørerne anmode deres registeradministrator om at udveksle en kvote udstedt efter kapitel II med en kvote svarende til kvoter udstedt efter kapitel III. Administratorerne foretager en sådanne udvekslinger efter anmodning."
- (15) I artikel 23 indsættes som stk. 2a:
- "2a. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8."
- (16) Følgende indsættes som artikel 25a:

"Artikel 25a
Tredjelandes foranstaltninger til at mindske luftfartens påvirkning af klimaet

Hvis et tredjeland træffer foranstaltninger til at mindske klimapåvirkningen fra flyvninger, der afgår fra det pågældende tredjeland og lander i Fællesskabet, og disse foranstaltninger mindst svarer til kravene i dette direktiv, ændrer Kommissionen dette direktiv, med henblik på at flyvninger fra det pågældende land udelukkes fra luftfartsaktiviteterne i bilag I med virkning fra den efterfølgende periode som nævnt i artikel 3b.

Den nævnte ændring, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, som omhandlet i artikel 23, stk. 2a."

(17) Artikel 28 ændres således:

- a) i stk. 3, litra b), indsættes efter "kvoter" ordene ", bortset fra kvoter udstedt efter kapitel II," og
- b) i stk. 4 indsættes efter "kvoter" ordene ", bortset fra kvoter udstedt efter kapitel II,"

(18) Følgende overskrift indsættes efter artikel 30:

"Kapitel V Afsluttende bestemmelser"

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

Artikel 2 Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest 12 måneder efter dets ikrafttræden. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

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

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter medlemsstaterne herom.

Artikel 3 Ikrafttræden

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

Artikel 4
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG

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

(1) I bilag I foretages følgende ændringer:

a) titlen affattes således:

"KATEGORIER AF AKTIVITETER OMFATTET AF DETTE DIREKTIV "

b) efter punkt 2 tilføjes følgende:

"For året 2011 medtages i luftfartsaktiviteten kun flyvninger, der både afgår fra og ankommer til en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse. Fra den 1. januar 2010 medtages alle flyvninger, der ankommer til eller afgår fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse".

c) følgende aktivitetskategori tilføjes:

“

<p><i>Luftfart</i></p> <p>Flyvninger til eller fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse</p> <p>Denne aktivitet omfatter ikke:</p> <p>a) flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at transportere en regerende monark og dennes nærmeste familie, statsoverhoveder, regeringsledere eller ministre på officiel tjenesterejse, idet dette formål fremgår af en relevant statusindikator i flyveplanen</p> <p>b) militære flyvninger, der udføres af militærfly, og toldvæsenets og politiets flyvninger og eftersøgnings- og redningsflyvninger, der er godkendt af den kompetente myndighed</p> <p>c) flyvninger, der udelukkende udføres efter visuelflyvereglerne som defineret i bilag 2 til Chicago-konventionen af 1944</p>	<p>Kuldioxid</p>
---	------------------

<p>d) flyvninger, der afsluttes på den flyveplads, hvorfra luftfartøjet er startet, og som ikke indebærer nogen mellemlanding</p> <p>e) træningsflyvninger, der udføres udelukkende med det formål at opnå et certifikat, eller, hvis der er tale om flyvebesætningsmedlemmer, en rating af certifikat, idet dette fremgår af en passende bemærkning i flyveplanen, forudsat at flyvningen ikke tjener til transport af passagerer og/eller fragt, eller til positionering eller transport af luftfartøjet</p> <p>f) flyvninger, der udføres udelukkende med det formål at kontrollere eller afprøve udstyr, der bruges eller er beregnet til at blive brugt som jordbaserede hjælpemidler for luftfarten, med undtagelse af positioneringsflyvninger, der udføres af det pågældende luftfartøj og</p> <p>g) flyvninger udført med luftfartøjer med en maksimal tilladt startmasse på mindre end 5 700 kg.</p>	
--	--

”

(2) I bilag IV foretages følgende ændringer:

a) følgende overskrift indsættes efter titlen:

"DEL A – Overvågning og rapportering af emissioner fra stationære anlæg"

b) som del B tilføjes:

"DEL B – Overvågning og rapportering af emissioner fra luftfartsaktiviteter"

Overvågning af kuldioxidemissioner

Emissionerne overvåges på grundlag af beregninger. Emissionerne beregnes ved hjælp af følgende formel:

Brændstofforbrug x emissionsfaktor

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

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

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

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

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

Rapportering af emissioner

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

A. Identifikationsdata for operatøren, herunder:

- operatørens navn
- administrerende medlemsstat
- operatørens adresse, herunder postnummer og land og, hvis forskellig herfra, dens kontaktadresse i den administrerende medlemsstat
- registreringsnumre for og typer af luftfartøjer, der er anvendt i rapportperioden til udførelse af de i bilag I nævnte luftfartsaktiviteter, for hvilke vedkommende er luftfartøjsoperatør
- nummer og udstedende myndighed for den AOC (*air operator certificate*) og licens, i medfør af hvilken luftfartsaktiviteterne i bilag I, for hvilke den er luftfartøjsoperatør, er udført
- adresse, telefonnummer, faxnummer og e-mailadresse på en kontaktperson og
- navnet på luftfartøjets ejer.

B. For hver brændstoftype, for hvilken emissionerne beregnes:

- brændstofforbrug
- emissionsfaktor
- de samlede aggregerede emissioner fra alle flyvninger i rapportperioden, som henhører under luftfartsaktiviteterne i bilag I, for hvilke den er luftfartøjsoperatør
- aggregerede emissioner fra:

- alle flyvninger udført i rapportperioden og henhørende under luftfartsaktiviteterne i bilag I, for hvilke den er luftfartøjsoperatør, som er afgang fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område og ankommet til en lufthavn beliggende på samme medlemsstats område
- alle andre flyvninger udført i rapportperioden og henhørende under luftfartsaktiviteterne i bilag I, for hvilke den er luftfartøjsoperatør
- aggregerede emissioner fra alle flyvninger udført i rapportperioden og henhørende under luftfartsaktiviteterne i bilag I, for hvilke den er luftfartøjsoperatør, og som
 - er afgang fra hver medlemsstat, og
 - ankommet til hver medlemsstat fra et tredjeland
- usikkerhed.

Overvågning af tonkilometer-data ved anvendelse af artikel 3d

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

tonkilometer = flyvestrækning x nyttelast,

hvor:

"flyvestrækning" er storcirkelafstanden mellem afgangslufthavnen og ankomstlufthavnen, og

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

Til beregning af nyttelasten gælder følgende:

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

Rapportering af tonkilometer-data ved anvendelse af artikel 3d

Luftfartøjsoperatøren medtager følgende oplysninger i sin ansøgning i medfør af artikel 3d, stk. 1:

A. Identifikationsdata for operatøren, herunder:

- operatørens navn
- administrerende medlemsstat

- operatørens adresse, herunder postnummer og land og, hvis forskellig herfra, dens kontaktadresse i den administrerende medlemsstat
- registreringsnumre for og typer af luftfartøjer, der i det af ansøgningen omfattede år er anvendt til udførelse af de luftfartsaktiviteter i bilag I, for hvilke den er luftfartøjsoperatør
- nummer og udstedende myndighed for den AOC (*air operator certificate*) og licens, i medfør af hvilken de luftfartsaktiviteter i bilag I, for hvilke den er luftfartøjsoperatør, er udført
- adresse, telefonnummer, faxnummer og e-mailadresse på en kontaktperson og
- navnet på luftfartøjets ejer.

B. Tonkilometer-data:

- antal flyvninger pr. lufthavnspår
- antal passager-kilometer pr. lufthavnspår
- antal tonkilometer pr. lufthavnspår
- samlet antal tonkilometer for alle flyvninger udført i rapportåret og henhørende under de luftfartsaktiviteter i bilag I, for hvilke den er luftfartøjsoperatør. ”

(3) Bilag V ændres således:

- a) følgende overskrift indsættes efter titlen:

"DEL A – Verifikation af emissioner fra stationære anlæg"

- b) som del B tilføjes:

"DEL B – Verifikation af emissioner fra luftfartsaktiviteter"

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

I den forbindelse gælder følgende:

- a) i punkt 3) læses henvisningen til driftslederen som en henvisning til operatøren, og i litra c) læses henvisningen til anlægget som en henvisning til det luftfartøj, der er anvendt til udøvelse af de luftfartsaktiviteter, rapporten omfatter
- b) i punkt 5) læses henvisningen til anlægget som en henvisning til luftfartøjsoperatøren
- c) i punkt 6) læses henvisningen til de aktiviteter, der udføres i anlægget, som en henvisning til de af rapporten omfattede luftfartsaktiviteter udført af luftfartøjsoperatøren

- d) i punkt 7) læses henvisningen til anlægsområdet som en henvisning til de områder, luftfartøjsoperatøren har anvendt til udførelse af de luftfartsaktiviteter, rapporten omfatter
- e) i punkt 8) og 9) læses henvisningerne til anlæggets emissionskilder som en henvisning til det luftfartøj, luftfartøjsoperatøren er ansvarlig for, og
- f) i punkt 10) og 12) læses henvisningen til driftslederen som en henvisning til en luftfartøjsoperatør.

Yderligere bestemmelser om verifikation af luftfartsemissionsrapporter

(14) Verifikatoren sikrer sig navnlig følgende:

- a) Alle flyvninger henhørende under en luftfartsaktivitet i bilag I er medtaget. I denne forbindelse anvender verifikatoren data fra fartplaner og andre data om luftfartøjsoperatørens luftfartsaktiviteter, herunder data fra Eurocontrol, som luftfartøjsoperatøren har anmodet om
- b) Der er general sammenhæng mellem dataene om det samlede brændstofforbrug og dataene om brændstof, der er indkøbt eller på anden måde leveret til det luftfartøj, der udfører luftfartsaktiviteten.

Yderligere bestemmelser om verifikation af tonkilometer-data indgivet ved anvendelse af artikel 3d, stk. 1

- (15) De i dette bilag anførte generelle principper for og metoder til verifikation af emissionsrapporter efter artikel 14, stk. 3, finder i givet fald tilsvarende anvendelse på verifikation af luftfartstonkilometer-data.
- (16) Verifikatoren skal navnlig sikre sig, at kun faktisk foretagne flyvninger henhørende under en luftfartsaktivitet i bilag I, som luftfartøjsoperatøren er ansvarlig for, er medtaget i den pågældende operatørs ansøgning efter artikel 3d, stk. 1. I denne forbindelse anvender verifikatoren data om luftfartøjsoperatørens luftfartsaktiviteter, herunder data fra Eurocontrol, som luftfartøjsoperatøren har anmodet om. Herudover sikrer verifikatoren sig, at nyttelasten som rapporteret af operatøren svarer til de optegnelser af nyttelast, som operatøren fører af sikkerhedsgrunde."

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

1. FORSLAGETS BETEGNELSE:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på inddragelse af luftfarten i ordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter i Fællesskabet

2. ABM/ABB-RAMME

Politikområder og dermed forbundne aktiviteter:

Politikområde: 07 Miljø

Aktivitet ABB 0703: Gennemførelse af Fællesskabets miljøpolitik og -lovgivning

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. BA-poster)):

Artikel 07 03 07 - LIFE+ (finansielt instrument for miljøet — 2007 til 2013)

3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkningers varighed:

For 2007-2013 dækkes bevillingerne af de budgetressourcer, der allerede er fastsat for LIFE+ programmet. Der anmodes ikke om yderligere beløb.

3.3. Budgetoplysninger (indsæt om nødvendigt flere rækker):

Budgetpost	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgiftsområde i de finansielle overslag
07 03 07	IOU	Opdelte	Nej	Nej	Nej	Nr. 2

4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

4.1. Finansielle ressourcer

4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftstype	Punkt		2007	2008	2009	2010	2011	2012 og ff.	I alt
-------------	-------	--	------	------	------	------	------	----------------	-------

Driftsudgifter¹³

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1.	a	0.200	0.140	0.065	0.000	0.000	0.200	0.605
Betalingsbevillinger (BB)		b	0.100	0.130	0.127	0.048	0.00	0.200	0.605

Administrative udgifter inden for referencebeløbet¹⁴

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4.	c	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
--	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c	0.200	0.140	0.065	0.000	0.000	0.200	0.605
Betalingsbevillinger		b+c	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet¹⁵

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5.	d	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.648
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6.	e	0.004	0.085	0.058	0.031	0.031	0.031	0.240

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a + c + d + e	0.312	0.333	0.231	0.139	0.139	0.339	1.493
---	--	------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

¹³ Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

¹⁴ Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

¹⁵ Udgifter i kapitel xx 01 bortset fra artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer	b + c + d + e	0.212	0.323	0.293	0.187	0.139	0.339	1.493
---	------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Samfinansiering

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller med andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering med flere organer):

i mio. EUR (3 decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og ff.	I alt
.....	f	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale¹⁶ (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne.
- Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne for indtægterne er som følger:

NB: Alle enkeltheder og bemærkninger vedrørende metoden for beregning af virkningerne for indtægterne anføres i et særskilt bilag.

¹⁶ Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

i mio. EUR (1 decimal)

Budgetpost		Indtægter	Forud for foranstaltning en [År n-1]	Efter foranstaltningens iværksættelse						
				[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁷	
		a) Indtægter i absolutte tal								
		b) Ændringer i indtægterne	Δ							

(Angiv hver relevant indtægtsbudgetpost og indsæt flere rækker i tabellen, hvis der er virkninger for flere budgetposter)

4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.

Årlige behov	2007	2008	2009	2010	2011	2012 og ff.
Personaleressourcer i alt	A*/AD	A*/A D	A*/A D	A*/A D	A*/A D	A*/A D

5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

At mindske luftfarten påvirkning af klimaet ved at inddrage luftfarten i fællesskabsordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter (jf. afsnittet 'Begrundelse og formål' i begrundelsen). Hertil er der behov for finansielle ressourcer til:

- udarbejdelse af de i forslaget omhandlede gennemførelsesregler og retningslinjer
- indgåelse af aftaler om undersøgelser og anden teknisk bistand i tilknytning til gennemførelsen
- udførelse af opgaver, der tildeles Kommissionen i medfør af direktivet, herunder beslutning om tildeling af kvoter og udarbejdelse og ajourføring af en liste over de administrerende medlemsstater for de enkelte luftfartøjsoperatører.

Der ventes at være behov for et beløb på 200 000 € i det første år, efterfulgt af yderligere 140 000 € i det andet år og 40 000 € i det tredje år til indgåelse af aftaler om undersøgelser og anden teknisk bistand i tilknytning til gennemførelsen af direktivet. I 2012 forudses yderligere et beløb på 200 000 € til yderligere teknisk bistand og evaluering.

¹⁷ Indsæt flere kolonner, hvis foranstaltningen varer længere end 6 år.

Der forudses tilpasninger til it-systemerne for Fællesskabets uafhængige transaktionsjournal i året 2009 (25 000 €).

5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslaget sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Harmonisering af indsatsen til reduktion af luftfartens klimapåvirkning kan bedst opnås gennem lovgivning og koordinering på EF-plan. (Jf. også afsnit 3 i begrundelsen)

Driftsudgifterne er fastsat i den del af LIFE+ budgettet, der er undergivet central direkte forvaltning.

5.3. Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

At mindske luftfartens påvirkning af klimaet ved at inddrage luftfarten i fællesskabsordningen for handel med drivhusgasemissionskvoter. Navnlige:

- at inddrage lufttransportsektoren i indsatsen for at begrænse klimaændringerne
- at internalisere de eksterne omkostninger ved klimaændringerne og
- at bidrage til at forbedre luftfartens miljøresultater ved at skabe stærkere økonomiske incitamenter til at få luftfartøjsoperatørerne til at mindske deres påvirkning af klimaet.

5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

X *Central forvaltning*

X direkte af Kommissionen

indirekte ved delegation til:

forvaltningsorganer

organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen

nationale organer/organer med forpligtelse til offentlig tjeneste

Fælles eller decentral forvaltning

med medlemsstaterne

med tredjelande

Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)

Bemærkninger:

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

6.1. Overvågningssystem

Medlemsstaterne skal rapportere alle tiltag og foranstaltninger, de træffer til gennemførelsen af direktivet.

Kontrakter, der undertegnes af Kommissionen med henblik på gennemførelse af direktivet, skal indeholde bestemmelser om overvågning og finanskontrol udøvet af Kommissionen (eller dennes befuldmægtigede repræsentant) og om Revisionsrettens revision, om nødvendigt på stedet.

6.2. Evaluering

6.2.1. Forudgående evaluering

Jf. konsekvensanalysen, der er knyttet til dette forslag i form af et arbejdsdokument fra Kommissionen. De økonomiske, sociale, sundhedsmæssige virkninger af alle de foreslåede foranstaltninger er blevet vurderet.

6.2.2. Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)

De foreslåede foranstaltninger og den ledsagende konsekvensanalyse tager højde for erfaringerne med gennemførelsen af fællesskabsordningen.

6.2.3. Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed

Ingen.

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Standarderne for intern kontrol nr. 14, 15, 16, 18, 19, 20 og 21 og principperne i Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 om finansforordningen vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget vil finde fuld anvendelse.

8. RESSOURCER

8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslaget mål

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output	Type output	Gen. snits omk. ostn.	2007		2008		2009		2010		2011		2012 og ff.		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL ¹⁸ Udarbejdelse af gennemførelsesbestemmelser og kommissionsbeslutninger	Undersøgelser og høringer Tilpasning af gennemførelses systemer		1	0.200	1	0.140	1	0.065	0.000	0.000	1	0.200			0.605	
SAMLEDE OMKOSTNINGER				0.200		0.140		0.65		0.000		0.000		0.200		0.605

¹⁸ Som beskrevet under punkt 5.3.

8.2. Administrative udgifter

8.2.1. Personaleressourcer – antal og type

Stillingstyper		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte ¹⁹ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Personale, der finansieres ²⁰ over art. XX 01 02							
Andet personale ²¹ , der finansieres over art. XX 01 04/05							
I ALT		1	1	1	1	1	1

8.2.2. Opgavebeskrivelse

- Udarbejdelse af gennemførelsesbestemmelser om bortauktionering af kvoter og retningslinjer for overvågning, rapportering og verifikation
- Verifikation af gennemførelsen i medlemsstaterne
- Udarbejdelse og ajourføring af liste over administrerende medlemsstater
- Kommissionsbeslutninger om tildelingen af kvoter til luftfartssektoren

8.2.3. Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure

¹⁹ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

²⁰ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

²¹ Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

- X Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

8.2.4. *Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)*

i mio. EUR (3 decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	2007	2008	2009	2010	2011	2012 og ff.	I ALT
1 Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)							
Forvaltningsorganer ²²							
Anden teknisk og administrativ bistand							
- intern							
- eksternt							
Teknisk og administrativ bistand i alt							

8.2.5. *Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (3 decimaler)

Arten af personaleressourcer	2007	2008	2009	2010	2011	2012 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (XX 01 01)	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjælpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)						
Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108

²² Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

Beregning – *Tjenestemænd og midlertidigt ansatte*

Standardløn til 1A* /AD (jf. punkt 8.2.1) er 0, 108 mio. EUR

Beregning – *personale, der finansieres over art. XX 01 02*

Ingen.

8.2.6. *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (3 decimaler)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser	0.004	0.004	0.004	0.004	0.004	0.004	0.024
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer	0.000	0.027	0.027	0.027	0.027	0.027	0.135
XX 01 02 11 03 - Udvalg ²³	0.000	0.054	0.027	0.000	0.000	0.000	0.081
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
2 Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11) 							
3 Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)							
Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0.004	0.085	0.058	0.031	0.031	0.031	0.240

²³ Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.

Beregning – *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

Der er planlagt fire tjenesterejser (enhedsomkostninger: 1000 EUR) hvert år fra 2009 til 2013. Formålet hermed er at forklare forslaget og fremme dets gennemførelse i medlemsstaterne.

Der er planlagt møder i Udvalget for Klimaændringer (enhedsomkostninger: 27 000 EUR) i 2008 og 2009 med henblik på vedtagelse af gennemførelsesregler og retningslinjer.

Behovet for menneskelige og administrative ressourcer dækkes inden for rammerne af tildelingen til det administrerende GD i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure.