

13/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2008. április 18-án elfogadva

a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

(2008/C 122 E/03)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 175. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ az üvegházhatást okozó gázok költséghatékony és gazdaságilag eredményes módon történő csökkentésének előmozdítása érdekében létrehozta az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek a Közösségen belüli kereskedelmi rendszerét.
- (2) Az Európai Közösség részéről a 94/69/EK tanácsi határozattal ⁽⁵⁾ jóváhagyott, az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének (UNFCCC) végső célja az üvegházhatást okozó gázok légköri koncentrációjának olyan szinten történő stabilizálása, amely megakadályozza az éghajlati rendszerbe való veszélyes mértékű emberi beavatkozást.
- (3) A 2007. március 8 és 9-i Brüsszelben ülésező Európai Tanács kihangsúlyozta azon stratégiai cél elérésének alapvető fontosságát, amely szerint a globális hőmérséklet-emelkedés legfeljebb 2 °C-kal haladhatja meg az iparosodás előtti értéket. Az éghajlatváltozással foglalkozó kormányközi munkacsoport (IPCC) negyedik értékelő jelentésében szereplő legújabb tudományos eredmények csak még világosabbá teszik, hogy az éghajlatváltozás kedvezőtlen hatásai egyre súlyosabban veszélyeztetik az ökoszisztémákat, az élelmszer-termelést és a fenntartható fejlődés elérését, valamint a Millenniumi Fejlesztési Célokat, valamint az emberi egészséget és biztonságot. A 2 °C-kos célkitűzés elérhető közelségben tartása szükségessé teszi, hogy az üvegházhatást okozó gázok légköri koncentrációját körülbelül 450 ppmv CO₂-ekvivalens értéken stabilizálják, ami megkívánja, hogy az üvegházha-

tást okozó gázok globális kibocsátása az elkövetkező 10–15 évben tetőzzön, a globális kibocsátás pedig lényegesen – 2050-re az 1990-es szintnél legalább 50 %-kal alacsonyabb szintre – csökkenjen.

- (4) Az Európai Tanács hangsúlyozta, hogy az Európai Unió elkötelezett amellett, hogy Európát nagy energiahatékony-ságú, és az üvegházhatást okozó gázokat alacsony szinten kibocsátó gazdasággá alakítsa, és a 2012 utáni időszakra vonatkozó globális és átfogó megállapodás megkötéséig az EU részéről határozott és független kötelezettséget vállalt arra, hogy 2020-ra az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását az 1990-es szintnél legalább 20 %-kal alacsonyabb szintre csökkenti. A légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozása e kötelezettségvállalással összhangban nagy előrelépést jelent.

- (5) Az Európai Tanács hangsúlyozta, hogy az EU elkötelezett egy a 2012 utáni időszakra vonatkozó olyan globális és átfogó, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló megállapodás mellett, amely az éghajlatváltozás támasztotta kihívásokkal való szembenézéshez szükséges eredményes, hatékony, arányos és megfelelő szintű válaszlepet biztosít. A 2012 utáni időszakra vonatkozó globális és átfogó megállapodáshoz való hozzájárulásaként jóváhagyta, hogy 2020-ig 30 %-kal csökkenti az 1990-es szinthez képest az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, feltéve, hogy más fejlett országok is kötelezettséget vállalnak a kibocsátás hasonló mértékű csökkentésére, és ahhoz a gazdaságilag magasabb fejlettségi szintű fejlődő országok is megfelelő mértékben hozzájárulnak felelősségeik és vonatkozó képességeik szerint. Az EU továbbra is vezető szerepet tölt be egy olyan ambiciózus nemzetközi megállapodásra irányuló tárgyalás során, amely megvalósítja a globális hőmérséklet-emelkedés 2 °C-ra való korlátozásának célját, és amelyet megerősít az UNFCCC részes feleinek 2007 decemberében Bali rendezett 13. konferenciáján, az e cél felé tett előrehaladás. Az EU annak biztosítására törekszik, hogy ez a globális megállapodás a légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését célzó intézkedéseket is tartalmazzon, és ez esetben a Bizottságnak fontolóra kell vennie, hogy a légi-jármű-üzemeltetőkre vonatkozóan milyen módosításokat kell elvégezni ezen az irányelven.

⁽¹⁾ HL C 175., 2007.7.27., 47. o.

⁽²⁾ HL C 305., 2007.12.15., 15. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2007. november 13-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2008. április 18-i közös álláspontja és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács ...-i határozata.

⁽⁴⁾ HL L 275., 2003.10.25., 32. o. A 2004/101/EK irányelvvel (HL L 338., 2004.11.13., 18. o.) módosított irányelv.

⁽⁵⁾ HLL 33., 1994.2.7., 11. o.

- (6) Az UNFCCC előírja, hogy valamennyi fél alakítson ki és hajtsa végre az éghajlatváltozás enyhítésével kapcsolatos intézkedéseket tartalmazó nemzeti, és szükség esetén regionális programokat.
- (7) A 2002/358/EK tanácsi határozat ⁽¹⁾ által az Európai Közösség nevében jóváhagyott, az UNFCCC-hez csatolt Kiotói Jegyzőkönyv előírja, hogy a fejlett országok tűzzék ki célul a Montreali Jegyzőkönyv hatálya alá nem tartozó, légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozását vagy csökkentését, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) keretében.
- (8) Noha a Közösség nem szerződő fele az 1944. évi, a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezménynek (Chicagói Egyezmény), valamennyi tagállam szerződő fele az említett egyezménynek és tagja az ICAO-nak. A tagállamok továbbra is támogatják a más ICAO-államokkal a légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak kezelését célzó intézkedések, többek között piaci alapú eszközök kidolgozására irányuló munkát. Az ICAO légiközlekedési környezetvédelmi bizottságának 2004. évi hatodik ülésén megállapították, hogy az ICAO égisze alatti új jogi eszközre alapuló, kifejezetten a légi közlekedésre vonatkozó kibocsátás-kereskedelmi rendszer nem tűnt kellőképpen vonzóknak ahhoz, hogy ezzel a továbbiakban foglalkozzanak. Ebből következően az ICAO 2004. szeptemberében tartott 35. Közgyűlésének az A35-5. határozata nem javasolt új jogi eszközt, ehelyett támogatta a nyílt kibocsátás-kereskedelmet, továbbá annak lehetőségét, hogy az államok a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra is terjesszék ki kibocsátás-kereskedelmi rendszereiket. Az ICAO 2007. szeptemberében tartott 36. Közgyűlésének A36-22. határozatának L. függeléke nyomatékosan arra szólítja fel a szerződő államokat, hogy más szerződő államok légi jármű-üzemeltetői vonatkozásában – kivéve, ha ez az adott államok közötti kölcsönös megállapodás alapján történik – ne alkalmazzanak kibocsátás-kereskedelmi rendszert. Emlékeztetve arra, hogy a Chicagói Egyezmény egyértelműen elismeri, hogy mindegyik szerződő félnek joga van saját jogszabályait megkülönböztetéstől mentesen valamennyi állam légi járművére alkalmazni, az Európai Közösség tagállamai és tizenöt másik európai állam fenntartással élt ezen állásfoglalással szemben, és a Chicagói Egyezmény értelmében fenntartotta a jogot arra, hogy piaci alapú intézkedéseket hozzon és megkülönböztetéstől mentesen alkalmazza őket valamennyi állam valamennyi olyan légi jármű-üzemeltetőjére, amely a területükre irányulóan, a területükről kiindulva vagy azon belül nyújt szolgáltatásokat.
- (9) Az 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozattal ⁽²⁾ létrehozott, hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program előírta, hogy a Közösség határozza meg és hajtsa végre konkrét intézkedéseket a légi közlekedésből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, ha ilyen intézkedésben az ICAO-n belül 2002-ig nem állapodtak meg. 2002. októberi, 2003. decemberi és 2004. októberi következtetéseiben a Tanács ismételt felhívta a Bizottságot, hogy javasoljon intézkedéseket a nemzetközi légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében.
- (10) A kibocsátások szükséges jelentős csökkentése érdekében a Közösség gazdaságának minden ágazatában tagállami és közösségi szintű politikákat és intézkedéseket kell végrehajtani. Amennyiben a légiközlekedési ágazat által az éghajlatváltozásra gyakorolt hatás a jelenlegi ütemben tovább növekszik, ez jelentősen aláássa a más ágazatok által az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében végrehajtott csökkentések hatását.
- (11) A Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának szóló, „A repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentéséről” című, 2005. szeptember 27-i közleményében a Bizottság egy stratégiát vázolt fel a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentésére vonatkozóan. Az átfogó intézkedéscsomag részeként a stratégia javasolta az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei közösségi kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztését, és előírta az európai éghajlatváltozási program második szakaszának keretében egy több érdekeltet is magába foglaló, légiközlekedési munkacsoport létrehozását a közösségi rendszer légi közlekedésre történő kiterjesztése módjaitól való átgondolása érdekében. A Tanács a 2005. december 2-án elfogadott következtetéseiben elismerte, hogy a közösségi rendszer légiközlekedési ágazatra történő kiterjesztése gazdasági és környezetvédelmi szempontból a legjobb haladási irányt mutatja, és felhívta a Bizottságot, hogy 2006. végéig nyújtson be jogalkotási javaslatot. Az Európai Parlament a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentéséről szóló, 2006. július 4-i állásfoglalásában ⁽³⁾ elismerte, hogy a kibocsátás-kereskedelem megfelelő tervezés esetén szerepet játszhat egy olyan átfogó intézkedéscsomagban, amelynek célja a légi közlekedés éghajlati hatásainak kezelése.
- (12) A 2003/87/EK irányelvben tett módosítások célja a légi közlekedésnek tulajdonítható éghajlatváltozásra gyakorolt hatások csökkentése a közösségi rendszernek a légiközlekedési tevékenységekből származó kibocsátásokra történő kiterjesztése útján.
- (13) A légi jármű-üzemeltetők gyakorolják a legközvetlenebb ellenőrzést az üzemeltetett légi jármű típusa, illetve repülési módja fölött, és így felelősek az ezen irányelv által megszabott kötelezettségek teljesítéséért, beleértve a figyelemmel kíséresi terv készítésére, valamint a kibocsátások e tervnek megfelelő figyelemmel kísérésére és jelentésére vonatkozó kötelezettséget is. A légi jármű-üzemeltetőket az ICAO-kód vagy bármely egyéb, repülési azonosításra

⁽¹⁾ HL L 130., 2002.5.15., 1. o.⁽²⁾ HL L 242., 2002.9.10., 1. o.⁽³⁾ HL C 303. E, 2006.12.13., 119. o.

- használt elismert kód alapján lehet azonosítani. Ha a légi jármű-üzemeltető kiléte ismeretlen, a légi jármű tulajdonosát kell a légi jármű üzemeltetőjének tekinteni, hacsak az nem bizonyítja, hogy valamely másik személy a légi jármű-üzemeltető.
- (14) 2012-től a közösségi repülőterekre érkező és onnan felszálló valamennyi járatra ki kell terjeszteni a rendszert. A közösségi rendszer ezáltal modellként szolgálhat a kibocsátás-kereskedelmi rendszer világméretű használatához. Amennyiben egy harmadik ország intézkedéseket hoz a Közösségbe tartó légi járatok éghajlatra gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében, akkor a Bizottság – az adott országgal folytatott konzultációt követően – mérlegeli a közösségi rendszer és a harmadik országbeli intézkedések optimális összeegyeztetésének lehetőségeit.
- (15) A jobb szabályozás elvével összhangban, egyes légi járatokat mentesíteni kell a rendszer alkalmazása alól. Az aránytalan igazgatási terhek további elkerülése érdekében a három egymást követő négyhónapos időszak során időszakonként 243 repülésnél kevesebbet végrehajtó kereskedelmi légiközlekedési üzemeltetőket mentesíteni kell a rendszer alkalmazása alól. Ez a közösségi rendszer hatálya alá tartozó, korlátozott szolgáltatásokat nyújtó légitársaságok előnyére válna, beleértve a fejlődő országok légitársaságait is.
- (16) A légi közlekedés a globális éghajlatra a szén-dioxid, a nitrogén-oxidok, a vízgőz, illetve a szulfát- és koromrézecskek kibocsátása útján gyakorol hatást. Az IPCC becslése szerint a légi közlekedés által kifejtett teljes hatás jelenleg 2–4-szer nagyobb, mint korábban a csak a szén-dioxid-kibocsátásai révén okozott hatás. A közelmúltban végzett közösségi kutatások szerint a légi közlekedés által kifejtett teljes hatás körülbelül kétszer nagyobb, mint a szén-dioxid által önmagában kifejtett hatás. E becslések egyiké sem veszi azonban figyelembe a meglehetősen bizonytalan pehelyfelhősödési hatásokat. A közösségi környezetvédelmi politikának a Szerződés 174. cikke (2) bekezdésével összhangban az elővigyázatosság elvén kell alapulnia. A tudományos előrelépés függvényében a légi közlekedés által kifejtett valamennyi hatással a lehető legnagyobb mértékben kell foglalkozni. A nitrogén-oxid-kibocsátásokkal más, 2008-as bizottsági jogszabály javaslatok fognak foglalkozni.
- (17) A verseny torzulásának elkerülése érdekében összehangolt kiosztási módszert kell megállapítani a kiadandó kibocsátási egységek összmenyiségének meghatározására és a kibocsátási egységek légi jármű-üzemeltetőknek történő kiosztására. A kibocsátási egységek egy részét a Bizottság által kidolgozandó szabályok szerint árverésen osztják ki. A kibocsátási egységekből külön tartalékalapot kell elkülöníteni annak érdekében, hogy az új légi jármű-üzemeltetőknek biztosítsák a piacra jutást, valamint segítséget nyújtsanak azon légi jármű-üzemeltetőknek, amelyeknek hirtelen megnő a teljesített tonnakilométer száma. A működésüket beszüntető légi jármű-üzemeltetők továbbra is kapnak kibocsátási egységeket azon időszak lejártáig, amelyre már kiosztották az ingyenes kibocsátási egységeket.
- (18) A légi jármű-üzemeltetők részére egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében helyénvaló a rendszerben részt vevő valamennyi légi jármű-üzemeltető számára térítésmentesen kiosztott kibocsátási egységek arányának teljes harmonizációja, tekintettel arra, hogy minden légi jármű-üzemeltetőre valamennyi, az EU-ban végzett, oda irányuló, illetve onnan induló művelete tekintetében egyetlen tagállam szabályozása, valamint a harmadik országokkal kötött, kétoldalú légiszolgáltatási megállapodások megkülönböztetésmentességről szóló rendelkezései vonatkoznak majd.
- (19) A légi közlekedés hozzájárul az emberi tevékenységek által az éghajlatváltozásra gyakorolt általános átfogó hatáshoz és a légi járművekből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának környezeti hatása enyhíthető az éghajlatváltozásnak az EU-ban és harmadik országokban történő kezelését, valamint az enyhítésre és az alkalmazkodásra vonatkozó kutatás és fejlesztés finanszírozását célzó intézkedésekkel. A nemzeti közkiadásokkal kapcsolatos határozatok a szubszidiaritás elvének megfelelően a tagállamok hatáskörébe tartoznak. Ezen megfontolás sérelme nélkül, a kibocsátási egységek elárverezéséből származó bevételeket, vagy az ennek megfelelő összeget abban az esetben, ha a tagállamok olyan kényszerítő költségvetési elvei, mint az egységesség és az egyetemlegesség azt megkövetelik, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, az éghajlatváltozás hatásaihoz az EU-ban és harmadik országokban történő alkalmazkodásra, az enyhítésre és az alkalmazkodásra vonatkozó kutatás és fejlesztés finanszírozására, valamint a rendszer igazgatási költségeinek fedezésére kell fordítani. Ezek közé tartozhatnak többek között a környezetbarát közlekedés ösztönzését szolgáló intézkedések. Az elárverezések bevételeit különösen a globális energiahatékonysági és megújulóenergia-alaphoz történő hozzájárulások, továbbá az erdők pusztulásának elkerülése és a fejlődő országokban az alkalmazkodás megkönnyítése érdekében tett intézkedések finanszírozására kell felhasználni. Ezen irányelvnek a bevételek felhasználására vonatkozó rendelkezései nem érintik a 2003/87/EK irányelv általános felülvizsgálatának szélesebb összefüggésében hozott, a kibocsátási egységek elárverezéséből származó bevételek felhasználásáról hozott határozatokat.
- (20) Az árverésből származó bevételek felhasználására vonatkozó rendelkezésekről tájékoztatni kell a Bizottságot. Az ilyen tájékoztatások nem mentesítik a tagállamokat a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésében meghatározott azon kötelezettség alól, hogy tájékoztatást küldjenek bizonyos nemzeti intézkedésekről. Ez az irányelv nem sérti az olyan jövőbeli állami támogatásokra vonatkozó eljárások kimenetelét, amelyeket a Szerződés 87. és 88. cikkével összhangban végeznek.
- (21) A rendszer költséghatékonyságának növelése érdekében a légi jármű-üzemeltetők számára lehetővé kell tenni, hogy a projekttevékenységekből eredő igazolt kibocsátáscsökkentéseket („CER-ek”) és kibocsátáscsökkentési egységeket („ERU-k”) felhasználják azon kötelezettségük teljesítésére, amely szerint a kibocsátási egységeket egy összehangolt szint eléréséig vissza kell adniuk. A CER-ek és az ERU-k felhasználásának összhangban kell lennie a kereskedelmi rendszerben történő felhasználás tekintetében ezen irányelvben megállapított elfogadhatósági kritériumokkal.

- (22) A légi jármű-üzemeltetőkre háruló igazgatási terhek csökkentése érdekében minden egyes légi jármű-üzemeltetőért egyetlen tagállam felelős. A tagállamok számára elő kell írni annak biztosítását, hogy az adott államban üzemeltetési engedéllyel rendelkező légi jármű-üzemeltetők vagy az üzemeltetési engedély nélküli vagy harmadik országokból származó olyan légi jármű-üzemeltetők, amelyeknek a bázisévben történő kibocsátásai leginkább az említett tagállamnak tulajdoníthatók, megfeleljenek ezen irányelv követelményeinek. Amennyiben egy légi jármű-üzemeltető nem teljesíti az ezen irányelvben előírt követelményeket, és az igazgatásért felelős tagállam egyéb végrehajtási intézkedései eredménytelenek voltak, akkor a tagállamoknak szolidárisan kell eljárniuk. Az igazgatásért felelős tagállam számára ezért lehetővé kell tenni, hogy kérhesse a Bizottságtól, hogy az az érintett légi jármű-üzemeltetőre vonatkozóan végső megoldásként közösségi szintű működési tilalmat rójon ki.
- (23) A közösségi rendszer elszámolási rendje integritásának fenntartása érdekében, tekintettel arra a tényre, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokat nem építették be a tagállamok Kiotói Jegyzőkönyv szerinti kötelezettségvállalásaiba, a légiközlekedési ágazat számára kiadott kibocsátási egységeket kizárólag a légi jármű-üzemeltetőkre az ezen irányelv értelmében kiszabott, a kibocsátási egységek visszaadásával kapcsolatos kötelezettségek teljesítésére lehet felhasználni.
- (24) A rendszer környezetvédelmi integritásának megőrzése érdekében a légi jármű-üzemeltetők által visszaadott egységek csak az olyan üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó célok teljesítése szempontjából számítanak, amelyek ezeket a kibocsátásokat figyelembe veszik.
- (25) A légi közlekedés biztonságáért felelős európai szervezet (Eurocontrol) birtokában lehet olyan információknak, amelyek a tagállamokat vagy a Bizottságot az ezen irányelv által megszabott kötelezettségeik teljesítésében segíthetik.
- (26) A közösségi rendszernek a kibocsátások figyelemmel kísérésével, jelentésével és ellenőrzésével, valamint az üzemeltetőkre alkalmazandó szankciókkal kapcsolatos rendelkezéseit a légi járművek üzemeltetőire is alkalmazni kell.
- (27) A Bizottság az alkalmazás során szerzett tapasztalatokra figyelemmel felülvizsgálja a 2003/87/EK irányelv működését a légiközlekedési tevékenységekkel kapcsolatban, és ezt követően jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
- (28) A 2003/87/EK irányelv működésének a légiközlekedési tevékenységekkel kapcsolatos felülvizsgálatakor figyelembe kell venni a megfelelő és összehasonlítható alternatív közlekedési módokkal nem rendelkező országok strukturális függőségét, amelyek az említett ok miatt nagyban függenek a légi közlekedéstől, és amelyekben az idegenforgalmi ágazat az ország GDP-jéhez nagymértékben hozzájárul. Különös figyelmet kell fordítani a legkülső régiók tekintetében felmerülő, a Szerződés 299. cikke (2) bekezdésében meghatározott hozzáférhetőségi és versenyképességi problémák, valamint az ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatban felmerülő közszolgálati kötelezettségekkel kapcsolatos problémák enyhítésére, sőt megszüntetésére.
- (29) A Gibraltárról szóló párbeszéd fórumának első miniszteri ülésén, 2006. szeptember 18-án Córdobában elfogadott, a Gibraltár repülőteréről szóló miniszteri nyilatkozat a repülőteréről szóló, 1987. december 2-án Londonban tett együttes nyilatkozat helyébe fog lépni, és az annak való teljes megfelelés az 1987-es nyilatkozatnak való megfelelésnek fog minősülni.
- (30) Az irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.
- (31) A Bizottságot kell felhatalmazni különösen arra, hogy elfogadjon a nem ingyenesen kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek árvezetésére vonatkozó intézkedéseket; hogy elfogadjon a részletes szabályokat az egyes légi jármű-üzemeltetők részére biztosított külön tartalékalap működéséről és azon eljárásokról, amelyek a Bizottsághoz intézett azon kérésre vonatkoznak, hogy egy légi jármű-üzemeltetőre vonatkozóan működési tilalmat rójon ki, valamint hogy módosítsa az I. mellékletben szereplő légiközlekedési tevékenységeket olyan esetekben, amikor harmadik ország intézkedéseket vezet be a légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentése érdekében. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve ezen irányelv új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítését, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (32) Mivel ezen irányelv célját a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a javasolt intézkedés terjedelme és hatása miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (33) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás⁽²⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átvitt intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.
- (34) A 2003/87/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

⁽²⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2003/87/EK irányelv módosításai

A 2003/87/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A szöveg az 1. cikk előtt a következő címmel egészül ki:

„I. FEJEZET

Általános rendelkezések”.

2. A 2. cikk a következő szöveggel egészül ki:

„(3) Ezen irányelv Gibraltár repülőterére történő alkalmazása a Spanyol Királyság, illetve az Egyesült Királyság által a repülőtér helyéül szolgáló terület szuverenitásával kapcsolatos jogvitában elfoglalt jogi álláspontok sérelme nélkül értendő.”.

3. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) a b) pont helyébe a következő szöveglép:

„b) »kibocsátások«: üvegházhatású gázoknak valamely létesítményben található forrásokból a légkörbe történő kiengedése vagy az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységet folytató légi járműből az említett tevékenység tekintetében gázok kibocsátása”;

b) a következő pontokkal egészül ki:

„o) »légijármű-üzemeltető«: az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenység folytatásának idején légi járművet üzemeltető személy, vagy ha ez a személy ismeretlen, vagy ha a légi jármű tulajdonosa által nem azonosított, a légi jármű tulajdonosa;

p) »kereskedelmi légiközlekedési üzemeltető«: olyan üzemeltető, amely díjazás ellenében menetrendszerűen vagy nem menetrendszerűen utasok, áru vagy postai küldemények szállítására irányuló légiközlekedési szolgáltatást nyújtja nagyközönség számára;

q) »igazgatásért felelős tagállam«: a 18a. cikkel összhangban az adott légijármű-üzemeltető tekintetében a közösségi rendszer igazgatásáért felelős tagállam;

r) »légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátások«: az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek közé tartozó összes olyan repülésből származó kibocsátás, amely egy tagállam területén található repülőtérrel indul vagy egy ilyen repülőtérre harmadik országból érkezik;

s) »légi közlekedésből származó korábbi kibocsátások«: a 2004., 2005. és 2006. naptári évben az

I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységet végző légi járművek éves kibocsátásainak átlaga.”.

4. A szöveg a 3. cikk után a következő fejezettel egészül ki:

„II. FEJEZET

Légi közlekedés

3a. cikk

Hatály

E fejezet rendelkezései az I. mellékletben szereplő légiközlekedési tevékenységek kapcsán kiosztott és kiutalt egységekre vonatkoznak.

3b. cikk

Légiközlekedési tevékenységek

A Bizottság ...-ig (*) a 23. cikk (2) bekezdésével összhangban iránymutatásokat dolgoz ki az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek, különösen a keresési és mentési, a tűzoltási repülések, a humanitárius repülések, a sürgősségi egészségügyi szolgáltatási repülések, valamint a három egymást követő négyhónapos időszak során időszakonként 243 repülésnél kevesebbet végrehajtott kereskedelmi légiközlekedési üzemeltetők által végzett repülések részletes értelmezéséről.

3c. cikk

A légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége

(1) A 2012. január 1. és 2012. december 31. közötti időszakra a légijármű-üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége a korábbi összes, légi közlekedésből származó kibocsátások éves átlaga 100 %-ának felel meg.

(2) A 11. cikk (2) bekezdésében említett, 2013. január 1-jén kezdődő időszakra és a 30. cikk (4) bekezdésében említett felülvizsgálatot követő esetleges módosítások hiányában minden ezt követő időszakra a légijármű-üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége a korábbi légi közlekedésből származó kibocsátások 100 %-a és az adott időszakban eltelt évek száma szorzatának felel meg.

(3) A Bizottság a 30. cikk (4) bekezdésének megfelelően felülvizsgálja a légijármű-üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiségét.

(4) A Bizottság ...-ig (*) a légi közlekedésből származó korábbi kibocsátásokról a rendelkezésre álló legmegfelelőbb adatok – többek közt a tényleges forgalmi adatok – alapján határoz. Ezt a határozatot a 23. cikk (1) bekezdésében említett bizottság megvizsgálja.

(*) Ezen irányelv hatálybalépését követő hat hónap.

3d. cikk

A légiközlekedési kibocsátási egységek árverés keretében történő kiosztásának módszere

(1) A 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakban a kibocsátási egységek 10 %-a árverésre kerül.

(2) A későbbi időszakokat illetően az árverésre kerülő egységeknek az (1) bekezdésben említett százalékaránya ezen irányelv általános felülvizsgálata keretében növelhető.

(3) Rendeletet kell elfogadni az e cikk (1) és (2) bekezdésével vagy a 3f. cikk (8) bekezdésével összhangban nem ingyenesen kiutalandó légiközlekedési kibocsátási egységek tagállamok által történő árverésére vonatkozó részletes rendelkezések meghatározásáról. Az egyes tagállamok által árverésen kiosztandó légi közlekedési kibocsátási egységek száma arányos a tagállamnak a 14. cikk (3) bekezdése szerint bejelentett és a 15. cikk szerint hitelesített, a valamennyi tagállamra vonatkozóan a referenciaévre légi közlekedésnek tulajdonított összes kibocsátási egységekben való részesedésével. A 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakra 2010 a referenciaév, a 3c. cikkben említett minden ezt követő időszakra pedig az a naptári év, amely 24 hónappal az árveréssel érintett időszak kezdete előtt véget ér.

Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló említett rendeletet a 23. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(4) A légi közlekedés kibocsátási egységeinek elárverezéséből származó bevételek felhasználásáról a tagállamok határoznak. A bevételeket az Unióban és harmadik országokban bekövetkező éghajlatváltozás kezelésére és az igazgatásért felelős tagállam ezen irányelvvel kapcsolatban felmerült költségeinek fedezésére kell felhasználni.

(5) A Bizottság részére ezen irányelv értelmében adott tájékoztatás nem mentesíti a tagállamokat a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében meghatározott bejelentési kötelezettség alól.

3e. cikk

Az egységek kiosztása és kiutalása a légi jármű-üzemeltetőknek

(1) Minden egyes légi jármű-üzemeltető a 3c. cikkben említett minden egyes időszak tekintetében kérelmezheti térítésmentesen kiosztandó légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztását. Az adott légi jármű-üzemeltető által az ellenőrzési évben teljesített, az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységekre vonatkozó hitelesített tonnakilométer-adatokat tartalmazó kérelmet az igazgatásért felelős tagállamban az illetékes hatóságnak lehet benyújtani. E cikk alkalmazásában az ellenőrzési év a IV. és V. melléklettel összhangban az érintett időszak kezdetét 24 hónappal megelőzően véget érő naptári év, vagy a 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszak vonatkozásában a 2010-es év. A kérelmeket a vonatkozó időszak kezdetét megelőzően legalább 21 hónappal be kell nyújtani, vagy – a 3c. cikk (1)

bekezdésében említett időszak vonatkozásában – 2011. március 31-ig.

(2) A kérelemmel érintett időszak kezdetét legalább tizennyolc hónappal megelőzően, vagy – a 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakhoz kapcsolódóan – 2011. március 30-ig a tagállamok az (1) bekezdés szerint beérkező kérelmeket benyújtják a Bizottságnak.

(3) A 3c. cikk (2) bekezdésében említett minden egyes időszak kezdetét legalább tizenöt hónappal megelőzően, vagy – a 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakhoz kapcsolódóan – 2011. szeptember 30-ig a Bizottság kiszámítja és elfogad egy határozatot, amely meghatározza a következőket:

- a) az említett időszakra a 3c. cikkel összhangban kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyisége;
- b) az említett időszakban a 3d. cikkel összhangban árverésre bocsátandó kibocsátási egységek száma;
- c) a 3f. cikk (1) bekezdésével összhangban az említett időszakra a légi jármű-üzemeltetők részére rendelkezésre álló külön tartalékalapban levő kibocsátási egységek száma;
- d) az említett időszakra térítésmentesen kiosztandó kibocsátási egységek száma, amelyet úgy számolnak ki, hogy a kibocsátási egységek b) és c) pontokban említett számát kivonják a kibocsátási egységek a) pont szerint megállapított teljes mennyiségéből; és
- e) a Bizottság részére a (2) bekezdéssel összhangban kérelmet benyújtó légi jármű-üzemeltetők részére a kibocsátási egységek ingyenes kiosztásához alkalmazott referenciaérték.

Az e) pontban említett, tonnakilométerenkénti kibocsátási egységben kifejezett referenciaértéket a kibocsátási egységek d) pontban említett számának a Bizottsághoz a (2) bekezdéssel összhangban benyújtott kérelmekben szereplő tonnakilométer-adatok összegével történő elosztásával számítják.

(4) A Bizottság által a (3) bekezdés szerint elfogadott határozat napját követő három hónapon belül minden egyes, igazgatásért felelős tagállam kiszámítja és közlésezi a következőket:

- a) a Bizottság részére a (2) bekezdéssel összhangban kérelmet benyújtó minden egyes légi jármű-üzemeltető részére az adott időszakban kiosztott kibocsátási egységek teljes száma, amelyet a kérelemben szereplő tonnakilométer-adatoknak a (3) bekezdés e) pontjában említett referenciaértékkel való szorzása útján számítanak ki; és
- b) az egyes üzemeltetők számára az egyes években kiosztott kibocsátási egységek száma, amelyet úgy határoznak meg, hogy az a) pont szerint kiszámított időszakra kiosztott kibocsátási egységek teljes számát elosztják az időszakban eltelt olyan évek számával, amelyek során a légi jármű-üzemeltető az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek bármelyikét folytatja.

(5) 2012. február 28-ig és minden egyes ezt követő év február 28-ig az igazgatásért felelős tagállam illetékes hatósága minden egyes légi jármű-üzemeltető számára kiutalja az adott légi jármű-üzemeltető számára, az adott évre e cikk vagy a 3f. cikk értelmében kiosztott kibocsátási egységeket.

3f. cikk

Külön tartalékalap egyes légi jármű-üzemeltetők részére

(1) A 3c. cikk (2) bekezdésében említett minden egyes időszakban a kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyiségének 3 %-át egy külön tartalékalapban elkülönítik az olyan légi jármű-üzemeltetők számára, amelyek:

- a) az I. melléklet szerinti légiközlekedési tevékenységet az azt követő ellenőrzési év után kezdik meg, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszakokra vonatkozó tonnakilométer-adatokat benyújtották; vagy
- b) tonnakilométer-adatai évente több mint 18 %-kal nőnek egyrészről a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakilométer-adatot benyújtottak, másrészről az említett időszak második naptári éve között;

és amelyek a) pont szerinti tevékenysége vagy a b) pont szerinti további tevékenysége sem részben, sem egészben nem jelenti egy másik légi jármű-üzemeltető által korábban végzett légiközlekedési tevékenység folytatását.

(2) Az (1) bekezdés értelmében jogosult légi jármű-üzemeltetők az igazgatásáért felelős tagállam illetékes hatóságánál kérelmezhetik térítésmentesen kiosztandó kibocsátási egységek kiosztását a külön tartalékalapból. Valamennyi kérelmet a 3c. cikk (2) bekezdésében említett, a kérelem tárgyát képező időszak harmadik évének június 30. napjáig kell benyújtani.

(3) A (2) bekezdés szerinti kérelemnek:

- a) tartalmaznia kell a légi jármű-üzemeltető által a 3c. cikk (2) bekezdésében említett, a kérelem tárgyát képező időszak második naptári évében végzett, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó, a IV. és az V. mellékleteknek megfelelő, hitelesített tonnakilométer-adatokat;
- b) igazolnia kell, hogy az (1) bekezdés szerinti jogosultsági követelmények teljesülnek; és
- c) az (1) bekezdés b) pontja hatálya alá tartozó légi jármű-üzemeltetők esetében fel kell tüntetni benne:
 - i. az adott légi jármű-üzemeltető által elért, tonnakilométerben kifejezett százalékos növekedést egyrészről a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakilométer-adatot benyújtottak, másrészről az említett időszak második naptári éve között;
 - ii. az adott légi jármű-üzemeltető által elért, tonnakilométerben kifejezett abszolút növekedést egyrészről a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatko-

zóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakilométer-adatot benyújtottak, másrészről az említett időszak második naptári éve között; és

iii. az adott légi jármű-üzemeltető által elért, tonnakilométerben kifejezett, az (1) bekezdés b) pontjában meghatározott százalékot meghaladó abszolút növekedést egyrészről a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakilométer-adatot benyújtottak, másrészről az említett időszak második naptári éve között.

(4) A (2) bekezdés szerinti kérelemre vonatkozó határidőtől számított legkésőbb hat hónapon belül a tagállamok az említett bekezdés szerint beérkező kérelmeket benyújtják a Bizottságnak.

(5) A (2) bekezdés szerinti kérelemre vonatkozó határidőtől számított legkésőbb tizenkét hónapon belül a Bizottság dönt a kibocsátási egységeknek azon légi jármű-üzemeltetők részére történő térítésmentes kiosztásához alkalmazott referenciaértékről, akik a (4) bekezdésnek megfelelően kérelmet nyújtottak be a Bizottsághoz.

A (6) bekezdésre is figyelemmel a referenciaérték számítása úgy történik, hogy a külön tartalékalapban levő kibocsátási egységek számát elosztják az alábbiak összegével:

- a) az (1) bekezdés a) pontja hatálya alá eső légi jármű-üzemeltetők tonnakilométer-adatai, amelyek szerepeltek a (3) bekezdés a) pontja és a (4) bekezdés szerinti a Bizottsághoz benyújtott kérelmekben; és
 - b) az (1) bekezdés b) pontjának hatálya alá eső légi jármű-üzemeltetők az (1) bekezdés b) pontjában megállapított, a (3) bekezdés c) pontjának iii. alpontja és a (4) bekezdés szerinti a Bizottsághoz benyújtott kérelmekben feltüntetett százalékot meghaladó abszolút növekedés tonnakilométerben kifejezve.
- (6) Az (5) bekezdésben említett referenciaérték nem eredményezhet a 3e. cikk (4) bekezdése szerinti légi jármű-üzemeltetőknek kiosztott, tonnakilométerenkénti éves kibocsátási egységénél több tonnakilométerenkénti éves kibocsátási egységet.

(7) A Bizottság által az (5) bekezdés szerint elfogadott határozat napját követő három hónapon belül minden egyes, igazgatásért felelős tagállam kiszámítja és közlést tesz a következőket:

- a) minden olyan légi jármű-üzemeltető részére a külön tartalékalapból kiosztott kibocsátási egységek, akinek a kérelmét a (4) bekezdéssel összhangban a Bizottság részére benyújtották. A kiosztott kibocsátási egységek számát az (5) bekezdésben említett referenciaértéknek a következőkkel való beszorzásával számítják ki:
 - i. az (1) bekezdés a) pontja hatálya alá eső légi jármű-üzemeltetők esetében a (3) bekezdés a) pontja és a (4) bekezdés szerinti a Bizottsághoz benyújtott kérelemben szereplő tonnakilométer-adatok;

ii. az (1) bekezdés b) pontjának hatálya alá eső légi jármű-üzemeltetők esetében az (1) bekezdés b) pontjában megállapított és a (3) bekezdés c) pontjának iii. alpontja és a (4) bekezdés szerint a Bizottsághoz benyújtott kérelmekben feltüntetett százalékos meghaladó abszolút növekedés tonnakilométerben kifejezve; és

b) az egyes légi jármű-üzemeltetők számára évente kiosztott kibocsátási egységek, amelyet úgy határoznak meg, hogy az a) pont szerint kiosztott kibocsátási egységei számát elosztják a 3c. cikk (2) bekezdésében említett, a kiosztás tárgyát képező időszakban fennmaradó teljes naptári évek számával.

(8) A külön tartalékalapból ki nem osztott kibocsátási egységeket a tagállamok árverésre bocsátják.

(9) A Bizottság részletes szabályokat fogadhat el az e cikk szerinti külön tartalékalap működéséről, ideértve az (1) bekezdés szerinti jogosultsági követelményeknek való megfelelés értékelését. Ezen intézkedéseket, amelyek ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányulnak a 23. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

3g. cikk

Figyelemmel kíséresi és jelentési tervek

Az igazgatásért felelős tagállam gondoskodik arról, hogy minden légi jármű-üzemeltető az adott állam illetékes hatóságának figyelemmel kíséresi tervet nyújtson be, amelyben a 3e. cikk szerinti alkalmazás céljából intézkedéseket állapít meg a kibocsátási és tonnakilométer-adatok figyelemmel kísérésére és jelentésére, továbbá arról, hogy a tervet az illetékes hatóság a 14. cikk értelmében elfogadott iránymutatásoknak megfelelően jóváhagyja.”.

5. A szöveg a következő címmel és cikkel egészül ki:

„III. FEJEZET

Helyhez kötött létesítmények

3h. cikk

Hatály

E fejezet rendelkezései az üvegházhatást okozó gázok kibocsátására vonatkozó engedélyekre és az I. mellékletben szereplő légi közlekedésen kívüli tevékenységek kapcsán kiosztott és kiutalt kibocsátási egységekre alkalmazandók.”.

6. A 6. cikk (2) bekezdésének e) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„e) kötelezettség, a létesítmény adott naptári évben, a 15. cikknek megfelelően igazolt teljes kibocsátásával egyenlő számú egységek – a II. fejezet szerint kiutalt

kibocsátási egységek kivételével – adott év végétől számított 4 hónapon belüli átadására.”.

7. A szöveg a következő címmel egészül ki a 11. cikk után:

„IV. FEJEZET

A légi közlekedésre és a helyhez kötött létesítményekre alkalmazandó rendelkezések”.

8. A 11a. cikk szövege a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A (3) bekezdésre figyelemmel a 3c. cikkben említett minden egyes időszak során a tagállamok lehetővé teszik minden légi jármű-üzemeltető számára a CER-ek és az ERU-k használatát. A 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakok során a légi jármű-üzemeltetők a 12. cikk (2a) bekezdése értelmében általuk átadandó kibocsátási egységek számának legfeljebb 15 %-ig használhatják a CER-eket és az ERU-kat.

Az ezt követő időszakokra vonatkozóan a százalékos arányt a a CER-ek és az ERU-k alkalmazását megállapító eljárásnak megfelelően, az irányelv felülvizsgálatának részeként és az éghajlatváltozással foglalkozó nemzetközi rendszer alakulásának figyelembevételével határozzák meg.

A 3c. cikkben említett minden egyes időszak kezdetét legálább hat hónappal megelőzően a Bizottság közzéteszi ezt a százalékos mértéket.”.

9. A 11b. cikk (2) bekezdésében a „létesítményekből” szó helyébe a „tevékenységekből” szó lép.

10. A 12. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdésben „az üzemeltető” szó elé „a légi jármű-üzemeltető (2a) bekezdés szerinti kötelezettségeinek, vagy” kifejezést kerül beillesztésre;

b) a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Az igazgatásért felelős tagállamok biztosítják, hogy minden légi jármű-üzemeltető minden évben április 30-ig átad annyi kibocsátási egységet, amennyi az előző naptári évben az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységekből származik, a 15. cikknek megfelelően történő hitelesítés mellett. A tagállamok biztosítják, hogy az e bekezdéssel összhangban átadott kibocsátási egységeket ezt követően törölgék.”;

c) A (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A tagállamok biztosítják, hogy minden létesítmény üzemeltetője minden évben április 30-ig átad annyi egységet – a II. fejezet szerint kiosztott egységek kivételével –, amennyi az előző naptári évben az adott létesítményből származó és a 15. cikknek megfelelően ellenőrzött teljes kibocsátása, illetve, hogy ezeket az egységeket azt követően törlik.”.

11. A 13. cikk (3) bekezdésben a „12. cikk (3) bekezdésével” kifejezést a „12. cikk (2a) vagy (3) bekezdésével” kifejezés váltja fel.

12. A 14. cikk a következőképpen módosul:

a) a (1) bekezdés első mondatában:

i. a „tevékenységekből” szó után a „és a 3e. vagy 3f. cikkek szerinti alkalmazásra vonatkozó tonnakiló-méter-adatokból” kifejezést kell beilleszteni;

ii. a „2003. szeptember 30-ig” kifejezést törölni kell;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A tagállamok biztosítják, hogy az üzemeltetők vagy a légi jármű-üzemeltetők minden év végét követően az iránymutatásnak megfelelő jelentést tegyenek a naptári év folyamán a létesítményből, vagy 2010. január 1-jétől, az általuk üzemeltetett légi járműből származó kibocsátásokról az illetékes hatóságnak.”.

13. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

Hitelesítés

A tagállamok biztosítják, hogy az üzemeltetők vagy légi jármű-üzemeltetők által a 14. cikk (3) bekezdésének megfelelően benyújtott jelentéseket az V. mellékletben és bármely, a Bizottság által az ezzel a cikkel összhangban elfogadott részletes rendelkezésben meghatározott követelmények szerint hitelesítik, és erről az illetékes hatóságot tájékoztatják.

A tagállamok biztosítják, hogy ha egy üzemeltető vagy légi jármű-üzemeltető előző évi kibocsátásairól szóló jelentése a hitelesítés szerint március 31-ig nem tesz eleget az V. mellékletben és bármely, a Bizottság által az ezzel a cikkel összhangban elfogadott részletes rendelkezésben megfogalmazott követelményeknek, az adott üzemeltető vagy légi jármű-üzemeltető egy megfelelő jelentés benyújtásáig nem ruházhat át további kibocsátási egységeket más személyekre.

A Bizottság részletes rendelkezéseket fogadhat el a légi jármű-üzemeltetők által a 14. cikk (3) bekezdése szerint benyújtott jelentések és a 3e. és 3f. cikkek szerint benyújtott kérelmek hitelesítésére a 23. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban.”.

14. A 16. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdésben a „legkésőbb 2003. december 31-ig” kifejezést el kell hagyni;

b) a (2) és (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelv szerinti kibocsátási egység átadására vonatkozó kötele-

zettséget megsértő üzemeltetők és légi jármű-üzemeltetők névsorát közzéteszik.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy minden üzemeltetőt vagy légi jármű-üzemeltetőt, aki minden év április 30-ig nem adott át az előző évi kibocsátásait fedező megfelelő mennyiségű kibocsátási egységet, többlet-kibocsátási bírság megfizetésére kötelezzenek. A többlet-kibocsátási bírság mértéke minden egyes, az üzemeltető vagy a légi jármű-üzemeltető által át nem adott kibocsátási egységeknek megfelelő szén-dioxid tonna-egyenérték után 100 EUR. A többlet-kibocsátási bírság megfizetése nem mentesíti az üzemeltetőt vagy a légi jármű-üzemeltetőt azon kötelezettsége alól, hogy a többletkibocsátásnak megfelelő mennyiségű kibocsátási egységet átadjon a rákövetkező évre vonatkozó egységek átadása alkalmával.”;

c) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(5) Amennyiben egy légi jármű-üzemeltető nem teljesíti az ezen irányelvben előírt követelményeket, és más kényszerítő intézkedések eredménytelenek voltak, az igazgatásért felelős tagállam kérheti a Bizottságtól, hogy az érintett légi jármű-üzemeltetőre vonatkozóan működési tilalmat rójon ki.

(6) Az igazgatásért felelős tagállam (5) bekezdése szerinti kérésének a következőket kell tartalmaznia:

a) bizonyíték arról, hogy a légi jármű-üzemeltető nem teljesítette az ezen irányelv szerinti kötelezettségeit;

b) az azon tagállam által hozott végrehajtási intézkedésre vonatkozó részletek;

c) a közösségi szintű működési tilalom bevezetésének indoklása; és

d) a közösségi szintű működési tilalom hatályára és az esetlegesen alkalmazandó feltételekre vonatkozó ajánlás.

(7) Ha az (5) bekezdésben említetthez hasonló kérelmek érkeznek a Bizottsághoz, a Bizottság (a 23. cikk (1) bekezdésében említett bizottságban részt vevő tagállami képviselőkön keresztül, a bizottság belső eljárási szabályzatának megfelelően) tájékoztatja a többi tagállamot.

(8) Az (5) bekezdés értelmében tett kérelmet követő határozat elfogadását – amennyiben szükséges és kivitelezhető – az érintett légi jármű-üzemeltető feletti szabályozás felügyeletéért felelős hatóságokkal folytatott megbeszélések előzik meg. A megbeszéléseket – amikor lehetséges – a Bizottság és a tagállamok együtt folytatják.

(9) Ha a Bizottság egy, az (5) bekezdés értelmében tett kérelmet követő határozat elfogadását mérlegeli, közli az érintett légi jármű-üzemeltetővel a határozat alapját képező lényeges tényeket és megfontolásokat. Az érintett légi jármű-üzemeltető számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a közlés dátumától számított tíz munkanapon belül benyújtsa írásbeli észrevételeit a Bizottságnak.

(10) Valamely tagállam kérésére a Bizottság a 23. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően határozatot hozhat az érintett légi jármű-üzemeltetőre vonatkozó működési tilalom bevezetéséről.

(11) A területén belül valamennyi tagállam érvényt szerez a (10) bekezdés szerint elfogadott bármely határozatnak. A tagállam tájékoztatja a Bizottságot az ilyen határozatok végrehajtása céljából hozott bármely intézkedésről.

(12) Szükség esetén az e cikkben említett eljárások tekintetében részletes szabályokat kell elfogadni. Ezen intézkedéseket, amelyek a ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányulnak a 23. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”.

15. A szöveg a következő cikkekkkel egészül ki:

„18a. cikk

Az igazgatásért felelős tagállam

(1) Az igazgatásért felelős tagállam a légi jármű-üzemeltető tekintetében a következő:

a) a tagállam által a légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet (*) rendelkezéseivel összhangban kiadott érvényes üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi jármű-üzemeltető esetében az adott légi jármű-üzemeltető számára az üzemben tartási engedélyt megadó tagállam; és

b) minden egyéb esetben az a tagállam, ahol a referencia-évben az adott légi jármű-üzemeltető által végzett repülésekből származó, légi közlekedésnek tulajdonított becsült kibocsátások mértéke a legnagyobb.

(2) Amennyiben a 3c. cikkben említett bármely időszak első két évében az e cikk (1) bekezdésének b) pontja alá tartozó légi jármű-üzemeltető által végzett repülésekből származó, légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátásokból egyáltalán nem tulajdonítottak az igazgatásért felelős tagállamnak, a légi jármű-üzemeltetőt a következő időszak tekintetében másik tagállam igazgatása alá kell áthelyezni. Az igazgatásért felelős új tagállam az előző időszak első két évében az adott légi jármű-üzemeltető által végzett repülések légi közlekedésnek tulajdonított becsült kibocsátásai által legnagyobb arányban érintett tagállam lesz.

(3) A Bizottság a rendelkezésre álló legjobb információk alapján:

a) 2009. február 1. előtt közzéteszi azon légi jármű-üzemeltetők listáját, amelyek 2006. január 1-én vagy azt követően az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységet végeztek, meghatározva az (1) bekezdéssel összhangban az egyes légi jármű-üzemeltetők igazgatásáért felelős tagállamot; és

b) minden egyes ezt követő év február 1. előtt frissíti a listát azon légi jármű-üzemeltetők felvételével, amelyek ezt követően végeztek az I. mellékletben említett légi közlekedési tevékenységet.

(4) Az (1) bekezdés alkalmazásában a »referenciaév« a Közösség területén való működést 2006. január 1. után megkezdő légi jármű-üzemeltető vonatkozásában a működés első naptári éve, minden más esetben pedig a 2006. január 1-jén kezdődő naptári év.

18b. cikk

Az Eurocontrol által nyújtott támogatás

A Bizottság a 3c. cikk (4) bekezdése és a 18a. cikk szerinti kötelezettségei elvégzése érdekében kérheti az Eurocontrol segítségét, és az említett szervezettel e célból bármely megfelelő megállapodást megkötethet.

(*) HL L 240., 1992.8.24., 1. o.”.

16. A 19. cikk (3) bekezdése a következőképpen módosul:

a) az utolsó mondat helyébe a következő szöveg lép

„A rendeletnek a CER-eknek és az ERU-knak a közösségi rendszerben való felhasználására és azonosítására, valamint az ilyen felhasználás felügyeletére vonatkozó rendelkezéseket, továbbá olyan rendelkezéseket is tartalmaznia kell, amelyek figyelembe veszik a közösségi rendszer légiközlekedési tevékenységekre történő kiterjesztését.”;

b) a következő albekezdéssel egészül ki:

„A kibocsátási egység-forgalmi jegyzékek egységesített és biztonságos rendszeréről szóló rendelet biztosítja azt, hogy a légi jármű-üzemeltetők által átadott kibocsátási egységek, CER-ek és ERU-k csak olyan mértékben kerüljenek át a Kiotói Jegyzőkönyv első kötelezettségvállalási időszaka tekintetében a tagállami megszüntetési számokra, amennyiben ezek a kibocsátási egységek, CER-ek és ERU-k megfelelnek az adott időszakra vonatkozóan a tagállamok kiosztási tervében szereplő összes kibocsátásnak.”.

17. A 23. cikk (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, annak 8. cikke rendelkezéseire is figyelemmel.”.

18. A szöveg az alábbi cikkel egészül ki:

„25a. cikk

Harmadik országok által a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentése érdekében tett intézkedések

(1) Amennyiben egy harmadik ország intézkedéseket hoz az említett országból induló, és a Közösségben leszálló légi járatok éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében, a Bizottság – miután a 23. cikk (1) bekezdésében említett bizottság keretében konzultációt folytatott a harmadik országgal és a tagállamokkal – mérlegeli a közösségi rendszer és a harmadik országbeli intézkedések optimális összeegyeztetésének lehetőségeit.

Szükség esetén a Bizottság módosításokat fogadhat el az érintett harmadik országból érkező járatoknak az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekből való kizárására, vagy az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek egyéb olyan módosítására, amelyet a negyedik albekezdés szerinti valamely megállapodás megkövetel. Mivel ezen intézkedések az irányelv nem alapvető fontoságú elemeinek módosítására irányulnak, azokat a 23. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A Bizottság javasolhatja ezen irányelv bármilyen más módosítást az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

A Bizottság szükség esetén a Szerződés 300. cikkének (1) bekezdésével összhangban tárgyalások megkezdését ajánlhatja a Tanácsnak az érintett harmadik országgal való megállapodás megkötése érdekében.

(2) A Közösség és tagállamai továbbra is törekszenek a légi közlekedésből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését célzó globális intézkedésekre vonatkozó megállapodás elérésére. A Bizottság bármely ilyen megállapodás fényében mérlegeli, hogy a légi jármű-üzemeltetők vonatkozásában szükségesek-e módosítások ezen irányelven.”.

19. A 28. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) a 6. cikk (2) bekezdésének e) pontjától és a 12. cikk (3) bekezdésétől eltérve felel a közös teljesített vállaló üzemeltetők létesítményei összesített kibocsátásainak megfelelő mennyiségű kibocsátási egységek – a II. fejezet szerint kiosztott egységek kivételével – átadásáért; és”;

b) a 4. bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A 16. cikk (2), (3) és (4) bekezdésétől eltérően a megbízottat terhelik a közös teljesítést vállaló üzemeltetők összesített kibocsátásának megfelelő mértékű kibocsátási egység-átadási kötelezettség – a II. fejezet szerint

kiosztott egységek kivételével – megsértése esetén alkalmazandó szankciók.”.

20. A 30. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) A Bizottság 2015. június 1-ig ezen irányelv alkalmazásának figyelemmel kísérése és tapasztalata alapján felülvizsgálja ezen irányelv működését az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekkel kapcsolatban, és szükség szerint javaslatokat tehet. A Bizottság különösen az alábbiakra fordít figyelmet:

- a) milyen következményekkel és hatásokkal jár az irányelv a közösségi rendszer általános működését tekintve;
- b) hogyan működik a légiközlekedési kibocsátási egységek piaca, különös tekintettel a piac lehetséges zavaraira;
- c) milyen a közösségi rendszer környezeti eredményessége és milyen mértékben kell – a kibocsátás csökkentésére vonatkozó uniós célértékeknek megfelelően – csökkenteni a 3c. cikk értelmében a légi jármű-üzemeltetőknek kiosztott kibocsátási egységek összes mennyiségét;
- d) milyen hatással van a közösségi rendszer a légi közlekedési ágazatra;
- e) hogyan folytatódjék a külön tartalék a légi jármű-üzemeltetőkre vonatkozóan, figyelembe véve a növekedési rátáknak az ipari ágazatban mindenütt jellemző várható konvergenciáját;
- f) milyen hatással van a közösségi rendszer a Közösség szigeteinek, tengerparttal nem rendelkező területeinek és peremterületeinek légi közlekedéstől való strukturális függőségére;
- g) szükséges-e átjáró rendszer a kibocsátási egységek átruházásának lehetővé tételéhez a légi jármű-üzemeltetők és a létesítmények üzemeltetői között, annak egyidejű biztosítása mellett, hogy egy tranzakció sem eredményezi a kibocsátási egységek légi jármű-üzemeltetőkről a létesítmények üzemeltetőire való nettó átruházását;
- h) az I. mellékletben meghatározott kizárási küszöbértékek következményei a maximális felszállási tömeg és a légi jármű-üzemeltetők által évente teljesített légi utak vonatkozásában; és
- i) a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EK tanácsi rendelettel (*) összhangban bevezetett közzolgáltatási kötelezettségek keretében teljesített egyes légi utaknak a közösségi rendszer alóli mentesítésének a hatása.

A Bizottság ekkor jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

(*) HL L 240., 1992.8.24., 8. o. A legutóbb az 1791/2006/EK rendelettel (HL L 363., 2006.12.20., 1. o.) módosított rendelet.”.

21. A rendelet a 30. cikk után a következő címmel egészül ki:

„V. FEJEZET

Záró rendelkezések”;

22. Az I., IV. és V. melléklet ezen irányelv mellékletével összhangban módosul.

2. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ... (*) előtt megfeleljenek. Ezekről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják az említett intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el. A Bizottság erről tájékoztatja a tagállamokat.

3. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt, ...

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

a Tanács részéről

az elnök

...

(*) Ezen irányelv hatályba lépésétől számított 18 hónap elteltével.

MELLÉKLET

A 2003/87/EK irányelv I., IV. és V. melléklete a következőképpen módosul:

1. az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„AZ EZEN IRÁNYELV HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ TEVÉKENYSÉG-KATEGÓRIÁK”;

b) a (2) bekezdésbe a táblázat előtt a következő albekezdés kerül beillesztésre:

„A 2012. évben a Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérre érkező vagy onnan induló összes légi járat a légiközlekedési tevékenységbe értendő.”;

c) a jegyzék a következő tevékenység-kategóriával egészül ki:

<p>„Légi közlekedés</p> <p>A Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel induló vagy oda érkező légi járatok.</p> <p>E tevékenység nem vonatkozik az alábbiakra:</p> <p>a) nem tagállam országok uralkodóinak és azok közvetlen családjának, állam- és kormányfőinek, valamint minisztereinek hivatalos út alkalmával történő szállítása során megvalósult repülések, amelyeknél ezt a megfelelő státuszindikátornak a repülési terven történő feltüntetésével indokolni kell;</p> <p>b) katonai légi járművek által végzett katonai célú repülések, valamint a vámhatóságok és rendőri szervek által végrehajtott repülések;</p> <p>c) kereséssel és mentéssel kapcsolatos repülések, tűzoltási repülések, az illetékes hatóság által engedélyezett humanitárius és sürgősségi egészségügyi célú repülések;</p> <p>d) a kizárólag a Chicagói Egyezmény 2. mellékletében meghatározott látvarepülési szabályok szerint végzett repülések;</p> <p>e) az olyan repülőtéren végződő repülések, amelyről a légi jármű felszállt, amennyiben közbeneső leszállásra nem kerül sor;</p> <p>f) kizárólag a szakszolgálati engedély megszerzése vagy a repülőszemélyzet esetében a fokozat megszerzése érdekében végzett gyakorlórepülések, abban az esetben, ha ezt a repülési tervben szereplő megfelelő megjegyzés alátámasztja, feltéve hogy a repülés célja nem utas- és/vagy teherszállítás, illetve a légi jármű kiindulási helyre juttatása vagy további személyszállítási célból;</p> <p>g) a kizárólag akár a levegőben, akár a szárazföldön lévő légi járművek vagy berendezések ellenőrzése, tesztelése vagy hitelesítése céljából végzett repülések;</p> <p>h) az 5 700 kg-nál kisebb maximális felszállótömegre hitelesített légi járművel végzett repülés;</p> <p>i) a 2408/92/EGK rendelet értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségek keretében végrehajtott repülések a Szerződés 299. cikke (2) bekezdésében meghatározott legkülső régiók útjain vagy olyan utakon, amelyekben a felajánlott kapacitás nem haladja meg az évi 30 000 ülőhelyet; és</p> <p>j) az EU-tagállamok uralkodóinak és azok közvetlen családjának, állam- és kormányfőinek, valamint minisztereinek hivatalos út alkalmával történő szállítása kivételével azok a repülőutak, amelyeket olyan kereskedelmi légiközlekedési üzemeltető hajt végre, amely három egymást követő négyhónapos időszak során időszakonként 243-nál kevesebb repülőutat teljesít, és amely e pont kivételével e tevékenységi körbe tartozna.</p>	<p>szén-dioxid”</p>
--	---------------------

2. a IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) a szöveg a melléklet címe után a következő címmel egészül ki:

„A. RÉSZ – A HELYHEZ KÖTÖTT LÉTESÍTMÉNYEKBŐL SZÁRMAZÓ KIBOCSÁTÁSOK FIGYELEMMEL KÍSÉRÉSE ÉS JELENTÉSE”;

b) a szöveg a következő résszel egészül ki:

„B. RÉSZ – A LÉGI KÖZLEKEDÉSI TEVÉKENYSÉGEKBŐL SZÁRMAZÓ KIBOCSÁTÁSOK FIGYELEMMEL KÍSÉRÉSE ÉS JELENTÉSE

A szén-dioxid-kibocsátások figyelemmel kísérése

A kibocsátások figyelemmel kísérése számítás útján történik. A kibocsátások számítását a következő képlet alkalmazásával kell végezni:

Üzemanyag-fogyasztás × kibocsátási tényező

Az üzemanyag-fogyasztásba beleértendő a kisegítő hajtómű által fogyasztott üzemanyag is. Amennyiben lehetséges, minden egyes repülésre ki kell számítani a tényleges üzemanyag-fogyasztást, a következő képlet segítségével:

A légi jármű üzemanyagtartályaiban található üzemanyag-mennyiség a repülés előtti üzemanyag-feltöltés befejezésekor – a légi jármű üzemanyagtartályaiban található üzemanyag-mennyiség a következő repülés előtti üzemanyag-feltöltés befejezésekor + az említett következő repülés előtti üzemanyag-feltöltés.

Amennyiben a tényleges üzemanyag-fogyasztásra vonatkozóan nem állnak rendelkezésre adatok, az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatoknak a legjobb rendelkezésre álló információk alapján történő becslésére szabványosított lépcsőzetes módszert kell alkalmazni.

Hacsak az elfogadott elemzési módszereket használó független akkreditált laboratóriumok által azonosított, tevékenység-specifikus kibocsátási tényezők nem pontosabbak, a nyilvántartásra vonatkozó 2006-os IPCC-iránymutatókból vagy azok későbbi frissítéseiből származó, alapértelmezett IPCC kibocsátási tényezőket kell használni. A biomassza kibocsátási tényezője nulla.

Minden repülésre és üzemanyagra külön számítást kell végezni.

A kibocsátások jelentése

Minden légi jármű-üzemeltetőnek az alábbi információkat kell a 14. cikk (3) bekezdése szerinti jelentésébe belefoglalnia:

A. A légi jármű-üzemeltetőre vonatkozó adatok, többek között:

- a légi jármű-üzemeltető neve,
- az igazgatásáért felelős tagállam,
- címe, beleértve az irányítószámot és országot, és ha ezzel nem azonos, az igazgatásért felelős tagállambeli címe,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által a jelentéstételi időszakban az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek végzésére használt légi járművek regisztrációs száma és típusa,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által végzett, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó működési, illetve üzemben tartási engedély száma és az azt kibocsátó hatóság,
- a kapcsolattartó személy címe, telefon- és faxszáma, valamint e-mail elérhetőségei, és
- a légi jármű tulajdonosának neve.

B. A kibocsátás kiszámítása által érintett valamennyi üzemanyag típusra vonatkozóan:

- üzemanyag-fogyasztás,
- kibocsátási tényező,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek keretében a jelentés által érintett időszakban végzett összes repülésből származó teljes aggregált kibocsátás,
- aggregált kibocsátás a következőkből:
 - az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek keretében a jelentéstételi időszakban végzett valamennyi repülés, amelyek indulási helye egy tagállam területén található repülőtér, érkezési helye pedig ugyanazon tagállam területén található repülőtér,
 - az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek keretében a jelentéstételi időszakban végzett egyéb repülések,

- az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységek keretében a jelentéstételi időszakban végzett repülésekből származó aggregált kibocsátás, és amely repülések:
 - indulási helyei az egyes tagállamok, és
 - érkezési helyei az egyes tagállamok, indulási helye pedig harmadik ország,
- bizonytalansági tényezők.

A tonnakiló méter-adatok figyelemmel kísérése a 3e. és a 3f. cikk alkalmazásában

A légi közlekedési kibocsátási egységeknek a 3e. cikk (1) bekezdésével vagy a 3f. cikk (2) bekezdésével összhangban történő kiosztására vonatkozóan benyújtott kérelmek céljából a légi közlekedési tevékenységek mennyiségét tonnakiló méterben számítják a következő képlet felhasználásával:

tonnakiló méter = távolság × hasznos teher

ahol:

a »távolság« az indulási repülőtér, illetve az érkezési repülőtér között, a földrajzi főkörön mért, további 95 km rögzített tényezővel növelt távolság; és

a »hasznos teher« a szállított teher, postai küldemények és utasok összömege.

A hasznos teher kiszámítása céljából:

- az utasok száma a fedélzeten lévő személyek száma a személyzet tagjainak kivételével,
- a légi jármű-üzemeltető dönthet arról, hogy vagy az érintett járatra vonatkozó tömeg- és súlypontszámítási dokumentációban található, az utasokat és a feladott csomagokat érintő tényleges vagy szabvány tömeget alkalmazza, vagy pedig a 110 kg alapértelmezett értéket minden egyes utasra és feladott csomagjára vonatkozóan.

A tonnakiló méter-adatok jelentése a 3e. és a 3f. cikk alkalmazásában

Valamennyi légi jármű-üzemeltetőnek az alábbi információkat kell belefoglalnia a 3e. cikk (1) bekezdése vagy a 3f. cikk (2) bekezdése szerinti jelentésébe:

A. A légi jármű-üzemeltetőre vonatkozó adatok, többek között:

- a légi jármű-üzemeltető neve,
- az igazgatásáért felelős tagállam,
- címe, beleértve az irányítószámot és országot, és ha ezzel nem azonos, az igazgatásért felelős tagállambeli címe,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által a jelentéstételi időszakban az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységek végzésére használt légi járművek nyilvántartási száma és típusa,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által végzett, az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységekre vonatkozó működési, illetve üzemben tartási engedély száma és az azt kibocsátó hatóság,
- a kapcsolattartó személy címe, telefon- és faxszáma, valamint e-mail elérhetőségei, és
- a légi jármű tulajdonosának neve.

B. Tonnakiló méter-adatok:

- repülések száma repülőtér-páronként,
- utaskiló méterek száma repülőtér-páronként,
- tonnakiló méterek száma repülőtér-páronként,
- az utas- és feladott csomag-tömeg számításának választott módja,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységek keretében a jelentéstétel évében végzett összes repülésre vonatkozó összes tonnakiló méter.”

3. az V. melléklet a következőképpen módosul:

a) a szöveg a melléklet címe után a következő címmel egészül ki:

„A. RÉSZ – A HELYZEHZ KÖTÖTT LÉTESÍTMÉNYEKBŐL SZÁRMAZÓ KIBOCSÁTÁSOK HITELESÍTÉSE”;

b) a szöveg a következő résszel egészül ki:

„B. RÉSZ – A LÉGI KÖZLEKEDÉSI TEVÉKENYSÉGEKBŐL SZÁRMAZÓ KIBOCSÁTÁSOK HITELESÍTÉSE

13. A mellékletben megállapított általános elveket és módszereket alkalmazni kell az I. melléklet szerinti légi közlekedési tevékenység keretében végzett repülések kibocsátásáról szóló jelentések hitelesítésére.

Ebből a célból:

- a) a 3. pontban az üzemeltetőre történő hivatkozást légi jármű-üzemeltetőre történő hivatkozásként kell értelmezni, és az annak a bekezdésnek a c) alpontjában a létesítményre történő hivatkozást a jelentésben tárgyalt légi közlekedési tevékenységet végző légi járműre történő hivatkozásként kell értelmezni;
- b) az 5. pontban a létesítményre történő hivatkozást a légi jármű-üzemeltetőre történő hivatkozásként kell értelmezni;
- c) a 6. pontban a létesítményben végzett tevékenységekre történő hivatkozást a légi jármű-üzemeltető által végzett, a jelentésben tárgyalt légi közlekedési tevékenységekre történő hivatkozásként kell értelmezni;
- d) a 7. pontban a létesítmény helyére történő hivatkozást a légi jármű-üzemeltető által a jelentésben tárgyalt légi közlekedési tevékenységek elvégzéséhez használt helyekre történő hivatkozásként kell értelmezni;
- e) a 8. és 9. pontban a létesítmény kibocsátási forrásaira történő hivatkozást a légi jármű-üzemeltető felelősségi körébe tartozó légi járműre történő hivatkozásként kell értelmezni; és
- f) a 10. és 12. pontban az üzemeltetőre történő hivatkozást légi jármű-üzemeltetőre történő hivatkozásként kell értelmezni.

A légi közlekedésből származó kibocsátásra vonatkozó jelentések hitelesítését illető kiegészítő rendelkezések

14. A hitelesítő meggyőződik különösen arról, hogy:

- a) valamennyi, az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenység keretében végzett repülést figyelembe vettek. E feladatra elvégzésekor a hitelesítő a menetrendi adatokra, illetve a légi jármű-üzemeltető által bonyolított forgalomra vonatkozó adatokra – ideértve az Eurocontroltól a légi jármű-üzemeltető által kért adatokat – is támaszkodik;
- b) az aggregált üzemanyag-fogyasztási adatok és a vásárolt vagy a légi közlekedési tevékenységet végző légi járműbe más módon töltött üzemanyagra vonatkozó adatok között teljes a konzisztencia.

A 3e. és 3f. cikk alkalmazásában benyújtott tonnakilométer-adatok ellenőrzésére vonatkozó kiegészítő rendelkezések

15. A 14. cikk (3) bekezdése szerinti kibocsátási jelentések hitelesítésére e mellékletben megállapított általános elvek és módszertan adott esetben értelemszerűen alkalmazandó a légi közlekedési tonnakilométer-adatok hitelesítésére is.
16. A hitelesítő meggyőződik különösen arról, hogy az üzemeltető által a 3e. cikk (1) bekezdése és a 3f. cikk (2) bekezdése szerint benyújtott kérelemben csak a ténylegesen elvégzett és az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenység körébe tartozó, a légi jármű-üzemeltető felelősségi köre szerinti repüléseket vették figyelembe. E feladatra elvégzésekor a hitelesítő a légi jármű-üzemeltető által bonyolított forgalomra vonatkozó adatokra – ideértve az Eurocontroltól a légi jármű-üzemeltető által kért adatokat – is támaszkodik. A hitelesítő emellett meggyőződik arról, hogy a légi jármű-üzemeltető által bejelentett hasznos teher megfelel az üzemeltető által a hasznos teherre vonatkozóan biztonsági okokból vezetett nyilvántartásnak.”.

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2006 decemberében elfogadta a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatát ⁽¹⁾. A javaslatot 2006. december 22-én nyújtották be a Tanácsnak.

Az Európai Parlament 2007. november 13-án fogadta el az első olvasatot követő véleményét.

A Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. május 30-án fogadta el véleményét ⁽²⁾.

A Régiók Bizottsága 2007. október 10-én fogadta el véleményét ⁽³⁾.

A Tanács 2008. április 18-án fogadta el közös álláspontját.

II. CÉL

A javasolt irányelv fő célja a légi közlekedésnek tulajdonítható, éghajlatváltozásra gyakorolt hatások csökkentése – tekintettel a légiközlekedési ágazatból származó növekvő kibocsátásokra – nevezetesen azáltal, hogy az általános közösségi kibocsátáskereskedelmi rendszert (ETS) kiterjeszti a légiközlekedési tevékenységekre.

A javaslat a 2003/87/EK irányelv (az ETS-irányelv) módosításának formájában készült.

III. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

Általános észrevételek

A közös álláspont szó szerint, részben vagy szellemét tekintve átveszi az Európai Parlament első olvasatban elfogadott módosításainak egy részét. Ezek javítják vagy pontosítják a javasolt irányelv szövegét. Néhány további módosítás azonban nem tükröződik a közös álláspontban, mivel a Tanács egyetértett abban, hogy ezek feleslegesek és/vagy kivitelezhetetlenek, mivel a jelenlegi tudományos ismeretek azokat nem támasztják kellő mértékben alá, és végrehajtásuk további aránytalan adminisztratív költségekkel járna.

A közös álláspont az Európai Parlament első olvasatot követő véleményében tervezett módosításokon kívül néhány egyéb módosítást is tartalmaz, mivel néhány esetben az eredeti bizottsági javaslat rendelkezései új elemekkel egészültek ki, vagy azokat teljesen átfogalmazták, a szöveget néhány teljesen új rendelkezéssel egészítve ki.

Ezen túlmenően több szövegezési módosítás pusztán a szöveg egyértelművé tételét, illetve az irányelv egységességének biztosítását célozza.

Konkrét észrevételek

(1) *A rendszer elindításának időpontja és a rendszer hatálya*

A Tanács az Európai Parlamenttel egyetértésben elvetette a Bizottság által javasolt, kétlépcsős megközelítést, és úgy döntött, hogy **egyetlen kezdő időpontot alkalmaz** a rendszer **valamennyi légi járatra** való kiterjesztésére. Ezt azért tartották szükségesnek, hogy a verseny torzulásának minimálisra csökkentése mellett garantálni lehessen a rendszer kedvezőbb környezeti hatását. Mindazonáltal a Bizottsággal és az Európai Parlamenttel ellentétben, amelyek kezdőévként 2011-et javasolták, a Tanács úgy döntött, hogy ésszerű lenne a rendszer elindítását egy évvel, azaz **2012-ig** elhalasztani, tekintettel a jogszabály elfogadásával járó eljárási lépésekre, a rendszer összetettségére, valamint arra, hogy több végrehajtási intézkedést kell elfogadni.

⁽¹⁾ 5154/07 – COM(2006) 818 végleges

⁽²⁾ HL C 206., 2007.7.27., 47. o.

⁽³⁾ HL C 305., 2007.12.15., 15. o.

(2) Az egységek kiosztása

A Tanács – az Európai Parlamenthez nagyon hasonló módon – úgy véli, hogy a kibocsátási egységek kiosztásának kérdése alapvető fontosságú a rendszer működése szempontjából. A Tanács e tekintetben több módosítást végzett a bizottsági javaslaton, amelyek a javaslat tartalmát néhány parlamenti módosítás szelleméhez közelítik, bár ezeket nem szó szerint építette be a közös álláspont szövegébe.

Ily módon bár a Tanács megtartotta a korábbi kibocsátásoknak a bizottsági javaslatban szereplő 100 %-os **plafonértékét**, ugyanakkor ezen érték lehetséges jövőbeli csökkentését helyezte kilátásba azon 2015-ig lefolytatandó felülvizsgálat részeként, amely az irányelvnek a légiközlekedési tevékenységek tekintetében való működésére irányul (30. cikk (4) bekezdés).

A Tanács egyetértett a Bizottság választásával, miszerint olyan **kiosztási rendszert** kell bevezetni, amely részben egy egyszerű referenciaértéken alapuló, térítésmentes egységkiosztás, részben pedig árverés útján működik.

A Tanács azonban/ugyanakkor kismértékben **kiigazította ezt a referenciaértéket**, módosításokat vezetve be azon hasznos teher (amelyet egy utas és feladott csomagja tekintetében 110 kg-ra növelt) és távolság vonatkozásában (a földrajzi főkörön mért távolságot megnövelte 95 km-rel), amelyet az egyes légi jármű-üzemeltetők légiközlekedési tevékenységének (tonnakilométerben való) kiszámításához alkalmaznak.

Az **árverések arányát** illetően a Tanács elutasította a Bizottság javaslatát, miszerint olyan százalékarányt kell alkalmazni, amely a tagállamok által javasolt átlagnak felel meg, továbbá tartalmazza a nemzeti kiosztási tervekben szereplő árveréseket is, és helyette a **10 %-ban rögzített százalékarány** mellett döntött. A Tanács emellett egyértelmű lehetőséget irányzott elő e százalékarány növelésére az ETS-irányelv általános felülvizsgálata keretében. Ily módon, bár a közös álláspont nem építi be az EP 74. módosítását, ugyanakkor osztja e módosítás általános megközelítését, mivel elismeri, hogy gondoskodni kell az árverések arányának (fokozatos) növeléséről. A Tanács óvatosabb megközelítésként megfelelőbbnek tartotta a kezdetben alacsonyabb árverési arány melletti döntést, kiegészítve azt ezen arány jövőbeli növelésének lehetőségével, mivel ez egyrészt biztosítja, hogy a légi közlekedést az ETS hatálya alá tartozó többi ágazathoz képest nem kezelik jelentősen eltérő módon, másrészt pedig garantálja a közösségi rendszer általános működéséhez való jobb alkalmazkodást.

Az **árverésből származó bevételek felhasználása** tekintetében a Tanács kismértékben eltérő állásponton van, mint a Bizottság és az Európai Parlament. A 3d. cikk (4) bekezdése jelenlegi megfogalmazásának megfelelően a tagállamok dönthetnek e bevételek felhasználási módjáról. A 3d. cikk (4) bekezdése azonban úgy rendelkezik, hogy ezeket a bevételeket az Unióban és a harmadik országokban bekövetkező éghajlatváltozás kezelésére és a rendszer működtetésével kapcsolatban felmerült költségek fedezésére kell fordítani. Ez a módosítás garantálni kívánja a több tagállam belső jogrendjében foglalt, uralkodó alkotmányos és/vagy költségvetési elvek tiszteletben tartását.

A Tanács által a bizottsági javaslatához hozzáadott egyik fontosabb új elem **az új szereplők vagy gyorsan fejlődő légi jármű-üzemeltetők** (azaz a kibocsátási egységek kiosztása tekintetében vett bázisvető követő években 18 %-os éves növekedési rátát felmutatni képes üzemeltetők) **részére szánt külön tartalékalap** létrehozásához kapcsolódik. A 3f. cikk szerint elkülönítenék a kibocsátási egységek meghatározott százalékát (3 %-ot), amelyet a kezdeti kiosztásnál alkalmazott rendszerhez hasonló referenciaérték-rendszer alapján osztanak ki az arra jogosult légi jármű-üzemeltetők között. Egy ilyen rendelkezés bevezetése biztosítaná, hogy az új légi jármű-üzemeltetők vagy a tagállamok kezdetben nagyon alacsony (de jelenleg növekvő) mobilitási rátával rendelkező légi jármű-üzemeltetőit nem érintené kedvezőtlenül a rendszer. A Tanács ellensúlyozott minden lehetséges piactorzulást azzal, hogy a külön tartalékalap révén egyszerűvé tette a kibocsátási egységek kiosztását, és egy olyan rendelkezést vezet be, amelynek értelmében a jogosult légi jármű-üzemeltetők részére kiosztott tonnakilométerenkénti éves kibocsátási egységek nem haladhatják meg az azon légi jármű-üzemeltetők részére kiosztott tonnakilométerenkénti éves kibocsátási egységeket, akikre az alap kiosztási rendszer vonatkozik (a 3f. cikk (6) bekezdése). Így a gyakorlatban a Tanács az Európai Parlament 22., 28. és 33. módosításának irányába halad. Mindazonáltal a külön tartalékalapnak a közös álláspont szerinti működése alacsonyabb adminisztratív költségeket tenne szükségessé, és nem idézne elő jelentős torzulásokat a piacon.

3. Mentességek

A Tanács a vonatkozó európai parlamenti módosítások (azaz az 51., 52., 53., 70. és 79. módosítás) figyelembevételével tovább **finomított** a rendszerrel kapcsolatos számos mentességet. Ennek megfelelően amellettt döntött, hogy a rendszerből nem zárja ki az uniós államfők légi útjait, ugyanakkor azt választotta, hogy mentességeket vezet be a keresési és mentési, a tűzoltási, a humanitárius, valamint a sürgősségi egészségügyi célú repülések vonatkozásában. Kizárta továbbá a kizárólag akár a levegőben, akár a szárazföldön lévő légi járművek vagy berendezések ellenőrzése, tesztelése vagy hitelesítése céljából végzett repüléseket is.

A közös álláspont a rendszer alóli további mentességet vezetett be, nevezetesen a „**de minimis**” **záradékot**, amely mentességet biztosít a három egymást követő négyhónapos időszak során időszakonként 243 repülésnél kevesebbet végrehajtó kereskedelmi légiközlekedési üzemeltetők részére. A Tanács ezt a mentességet összekapcsolta a „kereskedelmi légiközlekedési üzemeltető” fogalmának vonatkozó meghatározásával és egy olyan preambulumbekazdással, amely annak biztosítását célozza, hogy a nagyon alacsony forgalmat bonyolító üzemeltetőknek – beleértve sok fejlődő országbeli üzemeltetőt is – ne kelljen túlzott adminisztratív költségeket viselniük. Ezzel a fejlődő országok erőteljes politikai jelzést kaptak, miközben csökkentek a bürokráciával és a rendszer igazgatásával kapcsolatos általános adminisztrációs terhek. A piacot esetlegesen károsan érintő hatásokat úgy vették figyelembe, hogy a kizáráshoz a „tisztá” tevékenységen alapuló, semleges kritérium meghatározása mellett döntöttek.

A Tanács az Európai Parlamenthez nagyon hasonló módon figyelembe vette a **legkülső régiók sajátos igényeit és a közszolgálati kötelezettségek keretében végrehajtott repülések különleges jogállását is**. A közös álláspont kizárja a rendszerből a közszolgálati kötelezettségek keretében a legkülső régiók útjain vagy olyan utakon végrehajtott repüléseket, amelyeken a felajánlott kapacitás nem haladja meg az évi 30 000 ülőhelyet, továbbá rendelkezik az erre vonatkozó preambulumbekazdásról is. E tekintetben ezért túlmutat az Európai Parlament 78. módosításán.

(4) Egyéb kérdések

Egy új cikk (3g. cikk) került beillesztésre, amely a tagállamokat azzal a további kötelezettséggel terheli, hogy gondoskodjanak arról, hogy a légi jármű-üzemeltetők az adott illetékes hatóságnak olyan **figyelemmel kíséresi és jelentési terveket** nyújtsanak be, amelyekben – a kibocsátási egységek kiosztására vonatkozó kérelmek céljából – intézkedéseket állapítanak meg a kibocsátási és a tonnakilómeter-adatok figyelemmel kísérésére és az ezekről készített jelentésekre.

Számos új bekezdést illesztettek be az ETS-irányelv **kényszerítő intézkedésekről** szóló cikkébe (16. cikk), amelyek biztosítják annak lehetőségét, hogy az igazgatásért felelős állam kérhesse a Bizottságtól, hogy az irányelv követelményeit nem teljesítő légi jármű-üzemeltetőre uniós szintű műközdesi tilalmat rójon ki. Bár a műközdesi tilalom kirovását egy olyan kényszerítő intézkedésnek tekintik, amelyet csak legvégső soron alkalmaznak, ennek beillesztését annak garantálása érdekében tartották szükségesnek, hogy a légi jármű-üzemeltetők teljes mértékben megfeleljenek a rendszernek, ami a Tanács számára rendkívül fontos kérdés.

Továbbá a **kibocsátási egységek átváltása és azoknak a nemzetközi kötelezettségvállalásokban később történő felhasználása** tekintetében a Tanács módosította a bizottsági javaslatot egy „félíg nyitott” rendszer mellett döntve, és törölte a bizottsági javaslatból azt a rendelkezést, amely lehetővé tette volna a légi jármű-üzemeltetők részére, hogy olyan kibocsátási egységekre váltsák saját kibocsátási egységeiket, amelyeket más üzemeltetők használhatnak fel. Annak elismeréseként, hogy a belföldi (és nem nemzetközi) légi közlekedés részét képezi a tagállamok által a Kiotói Jegyzőkönyv első kötelezettségvállalási időszaka tekintetében vállalt kötelezettségeknek, az ETS-irányelv jelenlegi 19. cikkébe beillesztettek egy új bekezdést, amely előírja, hogy a kibocsátási egység-forgalmi jegyzékekről szóló rendelet biztosítsa, hogy a kibocsátási egységek, az igazolt kibocsátáscsökkentések (CER) és a kibocsátáscsökkentési egységek (ERU) csak akkor kerülnek át a Kiotói Jegyzőkönyv első kötelezettségvállalási időszaka tekintetében a tagállami megszüntetési számlákra, amennyiben ezek a kibocsátási egységek, CER-ek és ERU-k megfelelnek az adott időszakra vonatkozóan a tagállamok kiosztási tervében szereplő összes kibocsátásnak.

A Tanács nagymértékben módosította a 25a. cikket is, amely ezáltal annak tisztázására törekszik, hogy milyen különböző intézményi eljárások állnak a Bizottság rendelkezésére az irányelv kiigazításához, helyesbítéséhez vagy módosításához **harmadik országokkal** folytatott konzultációkat vagy velük kötött új megállapodásokat követően. Hangsúlyt kap a légiközlekedési tevékenységekből származó kibocsátások csökkentésének kérdésével kapcsolatos átfogó megoldás keresésének a fontossága, valamint a közösségi rendszer és a harmadik országok egyenértékű rendszerei közötti optimális kapcsolat kialakítására való törekvés. E tekintetben – bár a Tanács amellett döntött, hogy szóról szóra nem építi be az erre vonatkozó európai parlamenti módosítást (49. módosítás) – a közös álláspont szelleme mindazonáltal szorosán követi a benne szereplő indoklást.

Végezetül számos olyan ponttal egészült ki az ETS-irányelv jelenlegi **felülvizsgálati záradéka** (30. cikk), amelyek a légiközlekedési tevékenységek vonatkozásában „ellenőrző listaként” szolgálnak az irányelv működésének felülvizsgálatához, továbbá kezelnek minden olyan problémát, amelyek e tevékenységeknek az általános ETS-be történő beillesztéséből fakadhatnak.

IV. KÖVETKEZTETÉS

A Tanács úgy véli, hogy a közös álláspont egy olyan kiegyensúlyozott intézkedési csomag, amely az Unió szakpolitikáival és célkitűzéseivel, valamint az Egyesült Nemzetek éghajlat-változási keretegyezményében (UNFCCC) megfogalmazottakkal összhangban lévő módon hozzájárulhat a légi közlekedésből származó kibocsátások csökkentéséhez, miközben állampolgárságra való tekintet nélkül biztosítja a rendszer alkalmazását valamennyi légi jármű-üzemeltetőre, és ezáltal azt is garantálja, hogy a légi közlekedésnek a közösségi ETS-be történő bevonása nem vezet a verseny torzulásához.

A Tanács várakozással tekint az irányelv mielőbbi elfogadása céljából az Európai Parlamenttel folytatandó konstruktív megbeszélések elé.
