

2007. november 13., kedd

**P6\_TC1-COD(2006)0304**

**Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2007. november 13-án került elfogadásra a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel**

(EGT-vonatkozású szöveg)

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 <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárással összhangban <sup>(3)</sup>,

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 <sup>(4)</sup> az üvegházhatást okozó gázok költséghatékony és gazdaságilag eredményes módon történő csökkentésének előmozdítása érdekében létrehozta az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek Közösségen belüli kereskedelmi rendszerét.
- (2) Az Európai Közösség részéről az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének megkötéséről szóló, 1993. december 15-i 94/69/EK tanácsi határozattal jóváhagyott, az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének <sup>(5)</sup> végső célja az üvegházhatást okozó gázok légköri koncentrációinak olyan szinten történő stabilizálása, amely megakadályozza az éghajlat rendszerébe való veszélyes mértékű emberi beavatkozást. A Közösség többször kijelentette, hogy e célkitűzés elérése érdekében az átfogó globális éves felszíni átlaghőmérséklet-növekedés nem haladhatja meg 2 °C-nál többel az iparosodás előtti mértéket. Az utóbbi idők tudományos kutatásai és tudományos munkája szerint e hosszú távú hőmérsékleti célkitűzés megtartásához az szükséges, hogy az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának mértéke két évtizeden belül elérje a csúcspontot, majd ezt lényeges csökkenések kövessék, hogy az 1990. évi szintekhez viszonyítva elérhető legyen a legalább 15%-os vagy akár 50%-os csökkenés. Az államok 2013-tól érvényes, az üvegházhatást okozó gázok légköri koncentrációja stabilizálásának célkitűzését megvalósító, mennyiségre vonatkozó csökkentési kötelezettségét a nemzetközi éghajlatváltozással foglalkozó folyamata még nem állapította meg. Miközben ez az irányelv összhangban kell legyen az uniós hosszú távú hőmérsékleti célkitűzéssel, a kibocsátási egységek légi járművek üzemeltetőinek történő kiosztásának módszerét és alapját a tudományos fejlődés és a politikai fejlemények fényében kell felülvizsgálni nemzetközi szinten.

<sup>(1)</sup> HL C 175, 2007.07.27., 47. o.

<sup>(2)</sup> HL C 305, 2007.12.15., 15. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2007. november 13-i álláspontja.

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

<sup>(5)</sup> HL L 33., 1994.2.7., 11. o. Javítva: HL L 146., 1994.6.11., 27. o.

2007. november 13., kedd

- (3) Az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye előírja, hogy valamennyi fél alakítson ki és hajtsa végre az éghajlatváltozást enyhítésével kapcsolatos intézkedéseket tartalmazó nemzeti, és szükség esetén regionális programokat.
- (4) Az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye Kiotói Jegyzőkönyvének az Európai Közösség nevében történő jóváhagyásáról, valamint az abból származó kötelezettségek közös teljesítéséről szóló, 2002. április 25-i 2002/358/EK tanácsi határozat által jóváhagyott Kiotói Jegyzőkönyv<sup>(1)</sup> előírja, hogy a fejlett országok tűzzék ki célul a nem a Montreali Jegyzőkönyv hatálya alá tartozó, üvegházhatást okozó gázok légi közlekedésből származó kibocsátásának korlátozását vagy csökkentését, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) keretében.
- (5) Bár a Közösség nem részes fele az 1944-es chicagói egyezménynek, külön-külön az összes tagállam részes fele az egyezménynek is és az ICAO-nak is, és más államokkal együttműködve globális szinten a továbbiakban is támogatják a piaci alapú eszközök fejlesztését. Az ICAO Légi Közlekedési Környezetvédelmi Bizottságának 2004. évi 6. ülésén megállapították, hogy az ICAO égisze alatti új jogi eszközre alapuló, légiközlekedés-specifikus kibocsátáskereskedelmi rendszer túl kevés volt vonzó ahhoz, hogy tovább foglalkozzanak a kérdéssel. Ebből következően az ICAO Közgyűlésének 35-5. állásfoglalása nem javasolt új jogi eszközt, ehelyett támogatta „**egy nyílt kibocsátáskereskedelmi rendszer továbbfejlesztését a nemzetközi légi közlekedés számára**”, illetve annak lehetőségét, hogy az államok terjesszék ki kibocsátáskereskedelmi rendszereiket a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra is.
- (6) Az 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozattal létrehozott, hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program<sup>(2)</sup> rendelkezett arról, hogy a Közösség azonosítsa az üvegházhatást okozó gázok légi közlekedésből származó kibocsátását, és tegyen ezt illetően egyedi intézkedéseket, ha ilyen intézkedésekről az ICAO keretében 2002-ig nem születik megállapodás. 2002. októberi, 2003. decemberi és 2004. októberi következtetéseiben a Tanács ismételt felhívta a Bizottságot, hogy javasoljon intézkedéseket a nemzetközi légi közlekedés éghajlatváltozási hatásainak csökkentése érdekében.
- (7) A kibocsátások szükséges jelentős csökkentése érdekében politikákat és intézkedéseket kell végrehajtani tagállami és közösségi szinten is, nemcsak az ipari és energiaágazatban, hanem az Európai Unió gazdaságának minden ágazatában. Amennyiben a légi közlekedési 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.
- (8) **A légi járművek kibocsátásának csökkentéséhez való hozzájárulás érdekében a Bizottságnak 2009-ig megvalósíthatósági tanulmányt kell készítenie a légi járművek hajtóműveire vonatkozó kibocsátási szabványok megállapításának lehetőségéről.**
- (9) A Bizottság 2005. szeptember 27-én közleményt<sup>(3)</sup> fogadott el a légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak csökkentéséről. Az átfogó intézkedéscsomag részeként a stratégia javasolta az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei közösségi kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztését, és a közösségi rendszer légi közlekedésre történő kiterjesztésének módjainak vizsgálatára, az Európai Éghajlat-változási Program második szakaszának keretében egy több érdekeltet is magában foglaló, légi közlekedési munkacsoport létrehozását. A Tanács 2005. decemberében elfogadott következtetése elismeri, hogy gazdasági és környezetvédelmi szempontból a közösségi rendszer légi közlekedési ágazatra történő kiterjesztése a legjobb haladási irány, és sürgette a Bizottságot, hogy 2006 végéig nyújtson be jogalkotási javaslatot. Az Európai Parlament 2006. július 4-én elfogadott állásfoglalásában<sup>(4)</sup> elismerte, hogy a kibocsátáskereskedelem megfelelő tervezés esetén potenciálisan szerepet játszhat egy olyan átfogó intézkedéscsomag részeként, amelynek célja a légi közlekedés éghajlati hatásainak kezelése.
- (10) **A gazdasági eszközökön kívül jelentős mértékben csökkenthető a kibocsátás a technológiai és az üzemeltetési fejlesztések révén is, amelyeket az eddigiekhez képest fokozni kellene.**

<sup>(1)</sup> HL L 130., 2002.5.15., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

<sup>(3)</sup> COM(2005)0459.

<sup>(4)</sup> HL C 303. E, 2006.12.13., 119. o.

2007. november 13., kedd

- (11) *Csupán a hatékony légiforgalmi szolgáltatással az üzemanyag-fogyasztást akár 12%-kal lehetne csökkenteni, és így hozzá lehetne járulni a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentéséhez. Következésképpen az egységes európai égboltot és a SESAR-projekteket a lehető leggyorsabban és leghatékonyabban végre kell hajtani. Mindenekelőtt a tagállamok és a Közösség feladata, hogy az érintett légtérfelhasználókkal részletesen egyeztetve haladéktalanul és határozottan funkcionális légtérblokkokat, rugalmas légtérblokkokat és rugalmas légtérhasználatot hozzanak létre. Ezzel összefüggésben az EU és az USA Szövetségi Légügyi Hivatala között létrejött AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions) kezdeményezést is támogatni kell.*
- (12) *A kutatás és a technológia az innovációhoz és a kibocsátások csökkentéséhez vezető további lépések kulcsa. A repülőgépek és hajtóművek gyártóinak, valamint az üzemanyagok előállításának saját területeiken kutatásokat kell végezniük, és saját területükön meg kell valósítaniuk azokat a változtatásokat, amelyek jelentős mértékben csökkentenék a légi közlekedés éghajlatra gyakorolt hatásait. A Közösségnek továbbra is támogatnia kell a 7. kutatási keretprogramban (FP7) elindított „Tiszta égbolt” közös technológiai kezdeményezést, amelynek célja a légi közlekedés környezetre gyakorolt hatásának radikális csökkentése. A Közösségnek a továbbiakban is fokozottan támogatnia kell az Európai Repüléskutató Tanácsadó Testület (ACARE) munkáját, különösen stratégiai kutatási menetrendjét, amely a légi szállításban 2020-ig elérendő célként tűzi ki az utaskilométerre eső szén-dioxid-kibocsátás 50%-os, a nitrogénoxid-kibocsátás 80%-os csökkentését.*
- (13) *A reptereknek nyújtott támogatások bizonyos esetekben helytelen ösztönzőként hatnak az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását tekintve. A Bizottságnak ezért teljes mértékben tiszteletben kell tartania a hatályos versenyjogot.*
- (14) *Ezen irányelv célja a légi közlekedés globális éghajlatváltozási hatásokhoz való hozzájárulásának csökkentése a közösségi kibocsátáskereskedelmi rendszernek a légi közlekedésre történő kiterjesztése útján.*
- (15) *A légi járművek üzemeltetői rendelkeznek a legközvetlenebb irányítási lehetőséggel az üzemeltetett légi jármű típusát, illetve azok repülését illetően, és így felelősek az irányelv által kirótt kötelezettségeknek való megfelelésért. Az üzemeltetők az ICAO-kód vagy bármely egyéb, repülési azonosításra használt elismert kód útján azonosíthatók. Ha az üzemeltető kiléte ismeretlen, a légi jármű üzemeltetőjének annak tulajdonosát kell tekinteni, hacsak ez utóbbi nem bizonyítja, hogy valamely másik személy az üzemeltető.*
- (16) *A repülőterek között és repülőgépek üzemeltetői között egyenlő feltételeket kell biztosítani. Ezért az Európai Unióba tartó és onnan induló nemzetközi járatokat, valamint az Európai Unión belüli járatokat kezdettől fogva egyaránt be kell vonni a közösségi rendszerbe*
- (17) *2011-től az összes közösségi repülőtérré érkező és onnan felszálló járatra ki kell terjeszteni a rendszert. Amennyiben egy harmadik ország az abból az országból felszálló, közösségi repülőtérré érkező járatok éghajlatra gyakorolt hatásának csökkentésére olyan intézkedéseket fogad el, amelyek az ezen irányelvben foglalt követelményekkel legalább egyenértékűek, a közösségi rendszert olyan módon kell módosítani, hogy az abból az országból jövő járatokra ne terjedjen ki. Az éghajlatváltozás globális jelenség, amely globális megoldásokat igényel. A Közösség ezt az irányelvet fontos első lépésnek tekinti. A nem EU-s feleket felkéri, hogy vegyenek részt a vitában ötleteikkel ezen szakpolitikai eszköz továbbfejlesztésének érdekében. A harmadik országok véleményeinek meghallgatása érdekében a Bizottságnak ezen irányelv végrehajtását megelőzően, valamint a végrehajtás során állandó kapcsolatban kell állnia velük. Ha az Európai Unió megegyezik egy harmadik féllel egy közös rendszerről, amelynek legalább ugyanolyan mértékű pozitív hatása van a környezetre, mint az irányelvben foglaltaknak, a Bizottság javasolhatja az irányelv módosítását. A Bizottság minden olyan esetben javasolhatja, hogy egy harmadik országból érkező járatokra ne terjedjen ki a rendszer, amikor az adott harmadik országnak van olyan működő rendszere, amelynek legalább ugyanolyan mértékű pozitív hatása van a környezetre, mint az ebben az irányelvben foglaltaknak.*
- (18) *A légi közlekedés a globális éghajlatra a szén-dioxid, a nitrogénoxidok, a vízgőz, illetve a szulfát- és koromrészecskék kibocsátása útján gyakorol hatást. Az éghajlatváltozással foglalkozó kormányközi vizsgálóbizottság becslése szerint a légi közlekedés által kifejtett teljes hatás jelenleg 2–4-szer magasabb, mint korábban csak az általa okozott szén-dioxid kibocsátások jelentette hatás. A közelmúltban*

2007. november 13., kedd

végzett közösségi kutatások szerint a légi közlekedés által kifejtett teljes hatás körülbelül kétszer magasabb, mint a szén-dioxid által önmagában kifejtett hatás. E becslések egyike 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, így a légi közlekedés által kifejtett valamennyi hatást a lehető legteljesebb mértékben kezelni kell. **A légiforgalmi szolgáltató hatóságoknak a repülési szokások megváltoztatása révén hatékony intézkedéseket kell hozniuk a kondenzcsík és a pehelyfelhők képződésének megakadályozása érdekében, mégpedig annak biztosításával, hogy a járatok elkerüljék azon területeket, ahol különleges légköri viszonyok miatt előrelátható az ilyen felhők képződése. Amíg a Bizottság nem tesz kifejezetten a légi közlekedés nitrogénoxid-kibocsátásának problémájára összpontosító jogalkotási javaslatot, a kibocsátott szén-dioxidra tonnánkénti szorzószámot kell alkalmazni. A légiforgalmi szolgáltató hatóságoknak hangsúlyozottan támogatniuk kell a kondenzcsík és a pehelyfelhők képződésével kapcsolatos kutatásokat, beleértve az olyan hatékony csökkentési intézkedéseket (például üzemanyag, hajtóművek, légiforgalmi szolgáltatás), amelyek nem gyakorolnak ellentétes hatást más környezetvédelmi célokra.**

- (19) **Ezen irányelv kiegészítéseképpen egyéb cselekvésekre is szükség van. Ezért munkacsoportokat kell létrehozni más cselekvési módok megvizsgálására.**
- (20) A verseny torzulásának elkerülése érdekében összehangolt kiosztási módszert kell megállapítani. Annak biztosítása érdekében, hogy új légi jármű-üzemeltetők is bejuthassanak a piacra, a kibocsátási egységek egy részét a Bizottság által meghatározandó szabályok szerint árverésen osztják ki. A működésüket megszüntető légi jármű-üzemeltetők továbbra is kapnak kibocsátási egységeket azon időszak lejártáig, amelyre már kiosztották az ingyenes kibocsátási egységeket.
- (21) **Annak ellenére, hogy a légi jármű-üzemeltetők nehezen tudnak átállni az alternatív (megújuló) energiaforrásokra, a légi közlekedési ágazatnak így is olyan jelentős mértékben kell csökkentenie kibocsátását, amely megfelel az 1990-hez viszonyított 20–30%-os uniós csökkentési célnak. A légi közlekedés célkitűzéseit valamennyi tagállam valamennyi többi, helyhez kötött forrású ágazatának átlagos erőfeszítéseivel képest kell meghatározni a légi közlekedésre kiterjesztendő közösségi rendszer minden egyes kötelezettségvállalási időszakában, az érintett időszakban a légi közlekedésre alkalmazott referenciaidőszaktól függően.**
- (22) A légi közlekedés hozzájárul az emberi tevékenységek által az éghajlatváltozásra gyakorolt átfogó hatáshoz. A légi közlekedés kibocsátási egységeinek elárverezéséből származó bevételeket a tagállamok felhasználhatják az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának enyhítésére, az éghajlatváltozás hatásaihoz történő alkalmazkodásra, **az EU-ban és a harmadik országokban, különösen a fejlődő országokban, továbbá az enyhítésre és az alkalmazkodásra vonatkozó kutatás és a fejlesztés finanszírozására. Annak érdekében, hogy kisebb legyen a polgárokra nehezedő teher, az árverésből származó jövedelmet a környezetbarát közlekedés, például a vonat- vagy a buszközlekedés adóinak és díjainak csökkentésére is fel kell használni. Továbbá fedezni kell belőle a tagállamok ezen irányelvből adódó, indokolt igazgatási költségeit. A tagállamok arra is felhasználhatják a bevételeket, hogy enyhítsék vagy felszámolják a legkülső régiókat érintő hozzáférési vagy versenyképességi problémákat, illetve a közszolgáltatási kötelezettségekből eredő problémákat, amelyek ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatosak. A tagállamoknak tájékoztatniuk kell a Bizottságot az ezzel összefüggésben tett intézkedéseikről.**
- (23) A rendszer költséghatékonyágának növelése érdekében a légi jármű-üzemeltetők számára lehetővé kell tenni **a más kibocsátás-kereskedelmi rendszer-ágazatok létesítményei számára kiosztott kibocsátási egységek**, a projekttevékenységekből eredő CER-ek (tanúsított kibocsátás csökkentések) és ERU-k (kibocsátás csökkentési egységek) használatát, hogy a kibocsátási egységek átadására vonatkozó kötelezettségek teljesítése megtörténjen.
- (24) **A jelenlegi kibocsátás-kereskedelmi rendszernek köszönhetően a nagy energiaigényű iparágak már nehéz helyzetben vannak a meglehetősen magas szén-dioxid árak miatt. A szénszivárgás valós veszélye fenyeget, amennyiben egy másik olyan jelentős szektor is a rendszer része lesz, amelynek kibocsátási engedélyt kell vásárolnia. A nagy energiaigényű iparágaktól – mint például a cement-, a mész- vagy acélipar – származó szénszivárgás elkerülése érdekében, a Bizottság különböző lehetőségeket fog megvizsgálni, mint például az ágazati célokat vagy a határadók korrekcióját, és 2008 végéig ki fog adni egy jelentést a kérdés megoldásával kapcsolatban.**
- (25) A légi jármű-üzemeltetőkre háruló igazgatási terhek csökkentése érdekében minden egyes légi jármű-üzemeltetőt egyetlen tagállam felügyel. A tagállamok számára elő kell írni annak biztosítását, hogy az adott államban működési engedéllyel rendelkező légi jármű-üzemeltetők vagy a működési engedély nélküli vagy harmadik országokból származó olyan légi jármű-üzemeltetők, akiknek a bázisévben történő kibocsátásai általában az említett tagállammal kapcsolatosak, megfeleljenek ezen irányelv előírásainak.

2007. november 13., kedd

- (26) A közösségi rendszer elszámolási rendje integritásának fenntartása érdekében, tekintettel arra a tényre, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokat még nem integrálták a tagállamok Kiotói Jegyzőkönyv szerinti kötelezettségvállalásaiba, a légi közlekedési ágazat számára kiadott kibocsátási egységeket kizárólag a légi járművek üzemeltetőire ezen irányelv értelmében a kibocsátási egységekről való átadást illetően kiszabott kötelezettségek teljesítésére lehet felhasználni. Azonban a légi jármű-üzemeltetők számára lehetővé kell tenni, hogy a repülési ágazat számára kiosztott kibocsátási egységet olyan kibocsátási egységre cserélhesse, amelyet rendszerben részt vevő összes gazdálkodó felhasználhat a jegyzék-kezelőn keresztül.
- (27) **A légi jármű-üzemeltetőkkel való egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a Bizottság által kidolgozandó külön útmutatásokkal összhangban a tagállamoknak a saját hatáskörükbe tartozó légi jármű-üzemeltetők adminisztrációjára vonatkozóan harmonizált szabályokat kell követniük.**
- (28) Az Európai Szervezet a Légiközlekedés Biztonságáért (Eurocontrol) birtokában lehet olyan információknak, amelyek a tagállamokat vagy a Bizottságot az ezen irányelv értelmében fennálló kötelezettségeik teljesítésében segíthetik.
- (29) A közösségi rendszernek a kibocsátások nyomon követésével, jelentésével és ellenőrzésével kapcsolatosan a gazdasági szereplőkre alkalmazandó rendelkezéseit a légi járművek üzemeltetőire is alkalmazni kell.
- (30) **Ez az irányelv nem akadályozhatja a tagállamokat olyan más kiegészítő és párhuzamos politikák vagy intézkedések fenntartásában vagy meghozatalában, amelyek a légiközlekedési ágazat éghajlatváltozásra gyakorolt teljes hatására vonatkoznak.**
- (31) Indokolt, hogy az irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal összhangban kelljen elfogadni <sup>(1)</sup>.
- (32) *A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy elfogadja a nem ingyenesen kiosztandó légi közlekedési kibocsátási egységek árvezetésére vonatkozó intézkedéseket, illetve módosítsa az I. mellékletben szereplő légi közlekedési tevékenységeket olyan esetekben, amikor harmadik ország intézkedéseket vezet be a légi közlekedés éghajlatváltozási hatásának csökkentése érdekében. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására, illetve az irányelv új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítésére, vagy módosítása útján való bővítésére irányulnak azokat az 1999/468/EK tanácsi határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.*
- (33) Mivel a javasolt intézkedés célját nem lehet a tagállamok egyéni tevékenysége révén megfelelően elérni, a javasolt intézkedés tehát terjedelme és hatásai miatt közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az ugyanazon cikkben meghatározott arányosság elvével összhangban ezen irányelv nem lépi túl az említett cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (34) A 2003/87/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

## 1. cikk

A 2003/87/EK irányelv módosításai

A 2003/87/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az I. fejezet címsora az 1. cikk előtt a következőkkel egészül ki:

„I. fejezet

Általános rendelkezések”

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

2007. november 13., kedd

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:
- a) a b) pont a következő szöveggel egészül ki: „vagy az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységet folytató légi járműből az említett tevékenység tekintetében gázok kibocsátása”;
- b) az f) pont helyébe a következő rendelkezés lép:**
- f) „üzemeltető”:** bármely személy, aki helyhez kötött létesítményt működtet vagy irányít, illetve – amennyiben erre a nemzeti jogszabály lehetőséget ad –, akire a helyhez kötött létesítmény műszaki működése feletti gazdasági döntéshozatali hatáskört ruházták;”
- c) a következő pontokkal egészül ki:
- „o) „légijármű-üzemeltető”: az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenység folytatásának idején légi járművet üzemeltető személy, **illetve ICAO-kóddal azonosított szervezet, vagy ha az ICAO-kód ismeretlen, az üzemben tartási engedély (AOC) birtokosa, vagy a légi jármű tulajdonosa; Ez a tagállamok nemzeti légi közlekedési nyilvántartásában harmonizált rendelkezéseket tesz szükségessé annak biztosítása érdekében, hogy amikor csak lehetséges, a légijármű-üzemeltető, valamint a tulajdonos azonosítható legyen a mozgó eszközökkel összefüggő nemzetközi érdekekről szóló fokvárosi egyezménynek megfelelően;**
- p) „új szereplő”:** bármely olyan személy vagy gazdasági szereplő, aki az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységet végez és nem kérte a kibocsátási egységek 3d. cikkel összhangban történő kiosztását. Tulajdonosa sem részben, sem teljes egészében nem lehet olyan légijármű-üzemeltető, aki a kibocsátási egységek elosztására vonatkozóan kérelmet nyújtott be;
- q) „igazgatásért felelős tagállam”: a 18a. cikkel összhangban az adott légijármű-üzemeltető tekintetében a rendszer igazgatásáért felelős tagállam;
- r) „légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátások”: az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységeket folytató valamennyi olyan légi járatból származó kibocsátás, amely egy tagállamból indul vagy egy tagállamba harmadik országból érkezik;
- s) „korábbi légiforgalmi kibocsátások”: a 2004., 2005. és 2006. naptári évben az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységet végző légi járművek éves kibocsátásainak átlaga;
- t) „légiközlekedési kibocsátási egységek”:** olyan egységek, amelyeket minden tárgyalási időszak kezdetekor a légijármű-üzemeltetők részére osztanak ki.”
3. A szöveg a 3. cikk után a következő II. fejezettel és III. fejezetcímmel és 3e. cikkel egészül ki:

„II. fejezet

Légi közlekedés

3a. cikk

A II. fejezet alkalmazási köre

E fejezet rendelkezései az I. mellékletben szereplő légi közlekedési tevékenységek kapcsán kiosztott és kiadott egységekre vonatkoznak.

3b. cikk

A légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége

(1) **■** A légijármű-üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes száma a korábbi összes légiforgalmi kibocsátások éves átlaga **90%**-ának felel meg.

2007. november 13., kedd

(2) *A Bizottság, attól függően, hogy a 2012 utáni időszakra vonatkozóan az 1990-es évhez viszonyítva a 20 vagy a 30%-os szén-dioxid-csökkentés melletti döntés születik-e, csökkenteni fogja a légitársaságok számára a 11. cikk (2) bekezdésében említett további időszakokban kiosztható kibocsátási egységek teljes mennyiségét a 23. cikk (2a) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban. Ez a csökkentést célul kitűző felülvizsgálat olyan mechanizmust biztosít majd, amellyel fenntartható a rendszer környezetvédelmi hatékonysága. A kiosztható kibocsátási egységek teljes mennyiségének későbbi, csökkentést célzó felülvizsgálatairól rendelkezni kell.*

I

(3) Ezen irányelv hatályba lépését követő hat hónapon belül a Bizottság a légi közlekedésből származó korábbi kibocsátásokról a rendelkezésre álló legmegfelelőbb adatok alapján dönt.

3c. cikk

A légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztásának módszere

(1) **2011-től kezdődően** az egységek **25%-a** kerül árverésre. I

(2) A későbbi időszakokat illetően az (1) **bekezdésben említett**, árverésre kerülő egységek százalékaránya **más ágazatok maximális árverési szintjének megfelelően emelkedik.**

(3) A Bizottság rendeletet fogad el az (1) és (2) bekezdéssel összhangban nem ingyenesen kiosztandó légi közlekedési 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 ellenőrzött, a valamennyi tagállamra vonatkozóan a referenciaévre légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátásra vonatkozó egységekben való részesedésével. A 11. cikk (2) bekezdésében említett időszakra a referenciaév 2010, és a 11. cikk (2) bekezdésében említett minden ezt követő időszakra a referenciaév az a naptári év, amely 24 hónappal az árveréssel érintett időszak kezdete előtt véget ér.

Az ezen irányelv nem lényegi elemeinek azok kiegészítésével való módosítását célzó említett rendeletet a 23. cikk (2a) bekezdésében említett, ellenőrzéssel érintett szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(4) **A Bizottság rendeletet fogad el, amely részletesen szabályozza a kibocsátási egységek európai tartalékának létrehozatalát. Az esetleges új légitársaságok javára tartalékba helyezendő kibocsátási egységek százalékarányát a Bizottság állapítja meg az egyes időszakokban a megfelelő szervek által készített piackutató tanulmányok figyelembevételével.**

(5) **Az árverésen értékesített egységekből származó bevételeket az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának enyhítésére, az éghajlatváltozás hatásaihoz történő alkalmazkodásra az EU-ban és a harmadik országokban, különösen a fejlődő országokban, továbbá az enyhítésre – elsősorban a légiközlekedési ágazatban – és az alkalmazkodásra vonatkozó kutatás és fejlesztés finanszírozására** I kell felhasználni. **Annak érdekében, hogy valamennyivel kisebb legyen a polgárookra nehezedő teher, az árverésből származó jövedelmet a éghajlatbarát közlekedés, például a vonat- vagy a buszközlekedés adóinak és díjainak csökkentésére is fel kell használni. Továbbá fedezni lehet belőle a tagállamok ezen irányelvből adódó, indokolt igazgatási költségeit. A tagállamok arra is felhasználhatják a bevételeket, hogy enyhítsék vagy felszámolják a legkülső régiókat érintő hozzáférési vagy versenyképességi problémákat, illetve a közszolgáltatási kötelezettségekből eredő problémákat, amelyek ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatosak.** A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e bekezdés alapján meghozott intézkedésekről.

(6) A Bizottság részére ezen irányelv alapján adott tájékoztatás nem mentesíti a tagállamokat a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése szerinti bejelentési kötelezettség alól.

2007. november 13., kedd

3d. cikk

Az egységek kiosztása és kiadása a légi jármű-üzemeltetőknek

(1) Minden egyes légi jármű-üzemeltető a 11. cikk (2) bekezdésében említett minden egyes időszak tekintetében kérelmezheti a 3c. cikkkel összhangban ingyen kiosztandó légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztását. A IV. és V. melléklettel összhangban az érintett időszak kezdetét huszonnégy hónappal megelőzően véget érő naptári évre és az I. mellékletben felsorolt légiforgalmi tevékenységre vonatkozó, hitelesített tonnakilóméter-adatokat tartalmazó kérelmet az üzemeltető nyújtja be az igazgatásért felelős **tagállam illetékes hatóságának**. A kérelmeket a vonatkozó időszak kezdetét megelőzően legalább húsz hónappal be kell nyújtani.

(2) A kérelemmel érintett időszak kezdetét legalább tizennyolc hónappal megelőzően a tagállamok az (1) bekezdés szerint beérkező kérelmeket benyújtják a Bizottságnak.

(3) A 11. cikk (2) bekezdésében említett minden egyes időszak kezdetét legalább tizenöt hónappal megelőzően a Bizottság határozza meg a következőkről:

a) az említett időszakokra a 3b. cikkkel összhangban kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyisége;

**I**

b) a Bizottság részére a (2) bekezdéssel összhangban kérelmet benyújtó légi jármű-üzemeltetők részére a kibocsátási egységek ingyenes kiosztásához alkalmazott teljesítménymutató.

A b) pontban említett teljesítménymutatót az *ingyenesen kiosztott* kibocsátási egységek számának a Bizottsághoz a (2) bekezdéssel összhangban benyújtott kérelmekben szereplő tonnakilóméter-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 tonnakilóméter-adatoknak a (3) bekezdés b) pontja szerint közzétett teljesítménymutatóval való szorzása útján számítanak ki; és

b) az egyes üzemeltetők számára az egyes években kiosztott kibocsátási egységek számát úgy határozzák 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 repülési tevékenységek bármelyikét folytatja.

(5) 2011. február 28-ig és minden egyes ezt követő év február 28-ig az igazgatásért felelős tagállam illetékes hatósága minden egyes légi jármű-üzemeltető számára kiosztja az adott légi jármű-üzemeltető számára, az adott évre kiosztott kibocsátási egységeket.

(6) **A Bizottság a légi közlekedés új szereplőiről való gondoskodás céljából az egységek kiosztását illetően intézkedéseket hajt végre.**

**„Légi közlekedés új szereplője”:** olyan légi jármű-üzemeltető, amely részére a 11. cikk (2) bekezdésében hivatkozott időszak kezdetét követően első ízben állították ki légi jármű-üzemeltetési igazolványt, és működését ténylegesen megkezdte abban az időszakban.

2007. november 13., kedd

(7) Az adott időszakban több fuvarozót érintő egyesülés vagy átvétel esetén a számukra kiosztott vagy az általuk megszerzett kibocsátási egységeket az új jogalany megtartja. Abban az esetben, ha egy szállító felhagy a tevékenységével, a megfelelő kvótákat a honos állam a kvóták másodlagos piacára viszi. A következő év elején – az engedélyezett kibocsátási egységek általános csökkentési ütemének figyelembevételével – a kibocsátási egységek még rendelkezésre álló hányadát teljes egészében árverésre bocsátják.

(8) A 2010–2012-es időszak tapasztalata alapján a Bizottság javaslatot fog készíteni a kibocsátási engedélyek azon részére vonatkozóan, amelyet a légiközlekedési ágazat a kibocsátási engedélyek szélesebb rendszereinek másodlagos piacán megvásárolhat.

III. fejezet

Álló létesítmények

3e. cikk

A III. fejezet alkalmazási köre

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

4. Az 5. cikk a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) a létesítmény vagy légi jármű és tevékenységei, beleértve az alkalmazott technológiát;”

5. A 6. cikk (2) bekezdésének e) pontjában az „egység” szó után a következőt kell beilleszteni: „– a II. fejezet szerint kiosztott egységek kivételével –”.

6. A IV. fejezet címsora a következőkkel egészül ki a 11. cikk után:

„IV. fejezet

A légi közlekedésre és az álló létesítményekre alkalmazandó rendelkezések”

7. A 11a. cikk szövege a következő, (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A (3) bekezdésre figyelemmel, a **11. cikk (2) bekezdésében** említett minden egyes időszakban a tagállamok lehetővé teszik a légi jármű-üzemeltetők számára a **III. fejezet alapján kiadott kibocsátási egységek**, a projekttevékenységekből származó CER-ek és ERU-k használatát a 12. cikk (2a) bekezdése szerint az üzemeltető által átadandó kibocsátási egységek számának arányában; ez az arány a tagállamok által az adott időszakra az 1. bekezdéssel összhangban a **CER-ek és ERU-k használata tekintetében** megállapított százalékos arányok átlaga.

A **11. cikk (2) bekezdésében** említett minden egyes időszak kezdetét legalább hat hónappal megelőzően a Bizottság közzéteszi ezt a százalékos mértéket.

**A kibocsátáskereskedelmi rendszer felülvizsgálatának részeként az egyéb ágazatok mellett a légi közlekedési tevékenységekkel összefüggésben felhasználható CER-ek és ERU-k százalékarányát is felül kell vizsgálni.”**

8. A 11b. cikk (2) bekezdésében a „létesítményekből” szót a „tevékenységekből” szó váltja fel.

2007. november 13., kedd

9. A 12. cikk a következőképpen módosul:
- a) a (2) bekezdésben „az üzemeltető” elé az alábbiakat kell beilleszteni: „a légi jármű-üzemeltető (2a) bekezdés szerinti kötelezettségeinek, vagy”;
- b) a következő (2a)–(2g) bekezdésekkel egészül ki:
- „(2a) Az igazgatásért felelős tagállamok biztosítják, hogy minden légi jármű-üzemeltető minden évben legkésőbb április 30-ig átad annyi egységet, amennyi az előző naptári évben az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységekből származik, a 15. cikknek megfelelően történő ellenőrzés mellett. A tagállamok biztosítják, hogy az e bekezdéssel összhangban átadott kibocsátási egységeket ezt követően törölni lehessen.
- (2b) Amíg nem állnak rendelkezésre közösségi intézkedések az I. mellékletben szereplő légi közlekedési tevékenységeket végző légi járművek által kibocsátott nitrogén-oxidok csökkentésének ösztönzésére, amelyek a környezet védelmét ezen irányelvvel egyezően magas szinten biztosítják, a (2a) bekezdés alkalmazásában és a 3a. cikktől való eltérés révén, a szén-dioxid mennyiséget, amelynek kibocsátását légi közlekedési kibocsátási egységtől, illetve CER-től vagy ERU-tól eltérő egység teszi lehetővé a légi jármű üzemeltetője számára, 2-es hatásfaktorral kell elosztani.**
- (2c) A légi közlekedési kibocsátási egységektől eltérő egységeket a (2a) bekezdés céljából kiszolgáltatni kívánó légi jármű-üzemeltető köteles minden évben az I. mellékletben szereplő légi közlekedési tevékenységeihez kapcsolódó, tárgyévben teljesített tonnakilométer-adatokat az igazgatásért felelős tagállam részére benyújtani.
- (2d) A 3. cikk rendelkezései szerint rendelkezésére bocsátott adatok alapján a Bizottság valamennyi légi jármű-üzemeltető részére a légi jármű-üzemeltetők teljes kibocsátása és az összesített tonnakilométer-adatok hányadosaként kiszámított hatékonysági jelzőszámot állapít meg. Azon első évre megállapított hatékonysági jelzőszám alapján, amelyre vonatkozóan már rendelkezésre álltak adatok, a Bizottság 2010-re, 2015-re és 2020-ra hatékonysági céljelzőszámokat állapít meg egy olyan bevétel-tonnakilométerre (RTK) vonatkozó, évi 3,5%-os kibocsátás-csökkentés alapján, amely figyelembe veszi a légi járművek üzemanyag-takarékosságának javítására 2020-ig önkéntesen vállalt 3,5%-os célkitűzést.
- (2e) A Bizottság által egy adott évre kiszámított hatékonysági céljelzőszámnál az adott évben nagyobb értékű hatékonysági jelzőszámot elérő légi jármű-üzemeltetők részére csak a (2a) bekezdés rendelkezéseinek teljesítése érdekében írható elő légi közlekedési kibocsátási egység kiszolgáltatása.
- (2f) Figyelemmel a légi jármű-üzemeltetőknek a légi jármű-hajtóművek hatékonyságának 2020-ig való 50%-os növelésére vonatkozó ígéretére, a Bizottság 2010-ben és 2015-ben jelentést nyújt be az Európai Parlament részére az ezen célok teljesítése érdekében történt előrehaladásokról.
- (2g) Amint elegendő tudományos bizonyíték áll rendelkezésre, megfelelő szorzót javasolnak annak érdekében, hogy a légi közlekedés által okozott pehelyfelhők hatását figyelembe lehessen venni.”
- c) A 3. bekezdésben az „egységet” szó után a következőt kell beilleszteni: „– a II. fejezet szerint kiosztott egységek kivételével –”.
10. A 13. cikk (3) bekezdésben a „12. cikk (3) bekezdésével” kifejezést a „12. cikk (2a) vagy (3) bekezdésével” kifejezés váltja fel.
11. A 14. cikk a következőképpen módosul:
- a) az (1) bekezdésben:
- i. a „kibocsátásainak” szó után a következőket kell beilleszteni: „és a 3d cikk szerinti alkalmazásra vonatkozó tonnakilométer-adatok”;
- ii. törölni kell a következőket: „2003. szeptember 30-ig”; és végül

2007. november 13., kedd

- b) a (3) bekezdésben:
- a „a létesítmények üzemeltetői” helyébe a következő lép: „az üzemeltetők vagy a légi jármű-üzemeltetők”;
  - a „létesítményükből” szó után a következőt kell beilleszteni: „, vagy 2010. január 1-jétől, az általuk üzemeltetett légi járműből”.
12. A 15. cikk a következőképpen módosul:
- az első bekezdésben:
    - az „üzemeltetők” szót az „üzemeltetők és légi jármű-üzemeltetők” váltja fel;
    - az „V. melléklet” kifejezést követően a szöveg a következővel egészül ki: „és bármely, a Bizottság által a bekezdéssel összhangban elfogadott részletes rendelkezés”;
  - a második bekezdésben:
    - az „üzemeltető” szót az „üzemeltető és légi jármű-üzemeltető” váltja fel;
    - az „V. mellékletben” kifejezést követően a szöveg a következővel egészül ki: „és bármely, a Bizottság által a bekezdéssel összhangban elfogadott részletes rendelkezésben”; és végül
  - a szöveg a második bekezdést követően a következő bekezdéssel egészül ki:

„A Bizottság részletes rendelkezéseket fogadhat el a légi jármű-üzemeltetők által a 14. cikk (3) bekezdése szerint benyújtott jelentések és a 3d. cikk szerint benyújtott kérelmek ellenőrzésére a 23. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban.”
13. A 16. cikk a következőképpen módosul:
- az (1) bekezdésben a „legkésőbb 2003. december 31-ig” kifejezést el kell hagyni;
  - a (2) bekezdésben:
    - az „üzemeltetők” szót az „üzemeltetők és légi jármű-üzemeltetők” váltja fel;
    - „a 12. cikk (3) bekezdésben” kifejezést „az ezen irányelvben” váltja fel; és végül
  - a (3) bekezdésben:
    - az „üzemeltető” szót az „üzemeltetőt és légi jármű-üzemeltetőt” váltja fel;
    - a második mondatban el kell hagyni az „, a létesítmény által” kifejezést.
14. A szöveg a következő 18a. és 18b. cikkel egészül ki:

„18a. cikk

Az igazgatásért felelős tagállam

- (1) Az igazgatásért felelős tagállam a légi jármű-üzemeltető tekintetében a következő:
- az adott tagállam által a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelet(⁠) rendelkezéseivel összhangban a tagállam által kiadott érvényes működési engedéllyel rendelkező légi jármű-üzemeltető esetében az adott légi jármű-üzemeltető számára a működési engedélyt megadó tagállam; és végül
  - minden egyéb esetben az a tagállam, amely a referenciaévben az adott légi jármű-üzemeltető által végzett repülések becsült, légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátásai legnagyobb része által érintett.
- (2) A Bizottság a legmegfelelőbb rendelkezésre álló információk alapján:
2009. február 1-jéig közzéteszi azon légi jármű-üzemeltetők listáját, amelyek az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységet végeztek 2006. január 1-jén vagy azt követően, meghatározva az (1) bekezdéssel összhangban az egyes légi jármű-üzemeltetők igazgatásáért felelős tagállamot; és végül

2007. november 13., kedd

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

(3) 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.

**(4) A légi jármű-üzemeltetőkkel szembeni egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a Bizottság a légi jármű-üzemeltetők irányításának az igazgatásért felelős tagállamok általi harmonizációjára konkrét útmutatásokat fogad el.**

18b. cikk

Az Eurocontrol által nyújtott támogatás

A Bizottság, a 3b. cikk (3) bekezdése és 18a. cikke szerinti kötelezettségei elvégzése érdekében kérheti az Eurocontrol segítségét, és **kijelöl egy független szervezetet, amelynek a légi fuvarozók közvetlenül adják meg az adatokat.**

(<sup>1</sup>) HL L 240., 1992.8.24., 1. o.”

15. 23. a 2. cikk az alábbi (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.”

16. A szöveg a következő 25a. cikkel egészül ki:

„25a. cikk

Harmadik országok által a légi közlekedés éghajlatváltozást előidéző hatásának csökkentése érdekében tett intézkedések

Amennyiben harmadik ország olyan intézkedéseket fogad el a légi közlekedés éghajlat-változási hatásának csökkentése érdekében **olyan** légi járatok tekintetében, amelyek legalább egyenértékűek ezen irányelv követelményeivel, a Bizottság **a párhuzamos beszámítás elkerülése és az egyenlő bánásmód biztosítása érdekében** módosítja ezen irányelvet.

Az ezen irányelv nem lényegi elemeinek azok kiegészítésével való módosítását célzó módosítást a 23. cikk (2a) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

17. A 28. cikk a következőképpen módosul:

a) A 3b. bekezdésben az „egységek” szó után a következőt kell beilleszteni: „, a II. fejezet szerint kiosztott egységek kivételével.” és végül

b) A 4. bekezdésben a „kibocsátási egység-átadási” kifejezés után a következőt kell beilleszteni: „– a II. fejezet szerint kiosztott egységek kivételével –”.

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

„V. fejezet

Záró rendelkezések”

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

2007. november 13., kedd

## 2. cikk

## Átültetés

1) ...-ig (\*) a tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. A tagállamok haladéktalanul továbbítják a Bizottsághoz e rendelkezések szövegét, valamint az említett rendelkezések és ezen irányelv közötti megfelelési táblázatot.

Amikor a tagállamok elfogadják az említett rendelkezéseket, 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 rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által érintett területen fogadnak el. A Bizottság tájékoztatja erről a tagállamokat.

**(3) Amennyiben harmadik országok vagy ilyen országok csoportjai megegyeznek az Európai Unióval egy közös kibocsátáskereskedelmi rendszerről, amelynek legalább ugyanolyan mértékű pozitív hatása van a környezetre, mint az ebben az irányelvben foglalt rendszernek, a Bizottság javasolhatja ezen irányelv módosítását annak a közös rendszerhez való igazítása érdekében.**

## 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

(\*) Ennek az irányelvnek a hatálybalépése után 12 hónappal.

## 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”