

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”

2007. november 13., kedd

b) a (2) bekezdés után a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

**„2011. január 1-jétől a Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található összes repülőterre érkező vagy onnan induló légi járatra kiterjed, *figyelembe véve a legkülső régiók és Európa szárazföldi területe közötti járatok különleges helyzetét.*”**

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

<p>„Légi közlekedés</p> <p>A Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőterre érkező vagy onnan induló légi járatok.</p> <p>E tevékenység nem vonatkozik az alábbiakra:</p> <p><b>a)</b> a megfelelő illetékes hatóság által engedélyezett, a katonai légi járművek által végzett katonai célú repülések, a vámhatóságok és rendőri szervek által végrehajtott <b>repülések</b>, keresési és mentési <b>célú, valamint orvosi és katasztrófák következményeinek elhárítása, többek között a tűzvészek elleni küzdelem céljából végzett</b> repülések;</p> <p><b>b)</b> az <b>Egyesült Nemzetek Szervezete vagy annak segédszervezetei megbízásából szervezett humanitárius célú repülések és a Sürgősségi Egészségügyi Szolgálat repülései, amennyiben a légi jármű üzemeltetőjét ezek végrehajtására utasították (pl. az Egyesült Nemzetek Szervezete), vagy rendelkezik a szükséges hivatalos engedéllyel (üzemeltetői igazolványához tartozó, SESZ-repülésre vonatkozó engedéllyel);</b></p> <p><b>c)</b> az olyan repülőtéren végződő repülések, amelyről a légi jármű felszállt, amennyiben közbenső leszállásra nem kerül sor;</p> <p><b>d)</b> kizárólag a szakszolgálati engedély megszerzése vagy a repülőszemélyzet esetében a jogosítás megszerzése érdekében végzett gyakorlórepülések, abban az esetben, ha ezt a repülési tervben szereplő megfelelő megjegyzés indokoltá teszi, feltéve, hogy a repülés célja nem utas- és/vagy teherszállítás;</p> <p><b>e)</b> a kizárólag <b>tudományos kutatás céljából, légi járművek, légi vagy földi berendezések vagy légiforgalmi irányítási folyamatok</b> ellenőrzése, tesztelése, <b>minősítése vagy hitelesítése</b> céljából végzett repülések; <b>új légi járművek átszállítása, valamint hirtelen felmerült korai végződésű események, fizetésképtelenség, újbóli birtokbavétel, vagy lízing, charter, illetve hasonló megállapodás keretében felmerülő események következményeként a légi jármű tulajdonosa által vagy megbízása alapján végzett átszállító repülések;</b></p> <p><b>f)</b> az igazoltan kevesebb mint <b>20 000kg</b> maximális felszállási súllyal rendelkező légi járművel végzett repülés, <b>azzal a feltétellel, hogy ezen légi jármű üzemeltetői részt vesznek egy kiegyenlítési rendszerben, amely szigorú kritériumok szerint működik, és amely nyitott (az Arany Standardhoz hasonlítható) külső ellenőrzésre.</b></p>	<p>Szén-dioxid”</p>
--	---------------------

2007. november 13., kedd

2. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) A szöveg a cím után a következő fejezetcímmel egészül ki:

„A. RÉSZ – Az álló létesítményekből származó kibocsátások nyomon követése és jelentése”

b) a szöveg a következő B. résszel egészül ki:

„B. RÉSZ – A repülési tevékenységekből származó kibocsátások nyomon követése és jelentése

A szén-dioxid-kibocsátások nyomon követése

A kibocsátások nyomon követése számítás útján történik. A kibocsátások számítását a következő képlet alkalmazásával kell végezni:

Üzemanyag-fogyasztás x kibocsátási tényező

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

A légi járművek üzemanyagtartályaiban található üzemanyag-mennyiség a repülés előtti üzemanyag-feltöltés befejezésekor – a légi járművek 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 adatok becslésére a rendelkezésre álló információk alapján szabványosított lépcsőzetes módszert alkalmaznak.

Az IPCC-nek az IPCC 2006. évi leltárjegyzékre vonatkozó iránymutatásaiból vagy azok későbbi frissítéseiből származó, alapértelmezett kibocsátási tényezőket kell felhasználni, hacsak az elfogadott elemzési módszereket használó független akkreditált laboratóriumoktól származó, tevékenység-specifikus kibocsátási tényezők nem pontosabbak. A biomasza kibocsátási tényezője nulla.

Minden repülésre és üzemanyagra külön számítást kell végezni.

A kibocsátások jelentése

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

A. Az üzemeltetőre vonatkozó adatok, többek között:

- Az üzemeltető neve;
- Az üzemeltető igazgatásáért felelős tagállam;
- Címe, beleértve az irányítószámot és országot, és ha ezzel nem azonos, az igazgatásért felelős tagállambeli címe;
- A légi jármű üzemeltetője által a jelentéstételi időszakban az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységek elvégzéséhez felhasznált légi járművek regisztrációs száma és típusa;
- A légi járművek üzemeltetőinek tanúsítványa és az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységekre vonatkozó üzemeltetési engedélyének száma és az ezt kibocsátó hatóság;

**2007. november 13., kedd**

- A kapcsolattartó személy címe, telefon- és faxszáma, valamint e-mail elérhetőségei; és végül
  - A légi jármű tulajdonosának neve.
- B. A kibocsátás kiszámításával érintett üzemanyag minden típusára vonatkozóan:
- Üzemanyag-fogyasztás;
  - Kibocsátási tényező;
  - A légi jármű üzemeltetője által az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységekbe tartozó, a jelentéstételi időszakban végzett repülésekből származó összes, együttes kibocsátás;
  - Együttes kibocsátás a következőkből:
    - a légi jármű üzemeltetője által az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységekbe tartozó, a jelentéstételi időszakban végzett repülések, amelyek indulási helye egy tagállam területén található repülőtér, érkezési hely pedig ugyanazon tagállam területén található repülőtér;
    - a légi jármű üzemeltetője által az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységekbe tartozó, a jelentéstételi időszakban végzett egyéb repülések;
  - A légi jármű üzemeltetője által az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységekbe tartozó, a jelentéstételi időszakban végzett repülésekből származó együttes kibocsátás, amely repülések:
    - indulási helyei az egyes tagállamok; és végül
    - érkezési helyei az egyes tagállamok, indulási helye pedig harmadik ország;
  - Bizonytalanságok.

A tonnakilométer-adatok nyomon követése a 3d. cikk alkalmazásában

A légi közlekedési kibocsátási egységeknek a 3d. cikk (1) bekezdésével összhangban történő kiosztására vonatkozóan benyújtott kérelmek céljából a légi közlekedési tevékenységek mennyiségét tonnakilométerben számítják a következő képlet felhasználásával:

$$\text{tonnakilométer} = \text{távolság} \times \text{rakomány súlya}$$

ahol:

„távolság”: az indulási, illetve az érkezési repülőtér között, a földrajzi főkörön mért távolság; és végül

„rakomány”: a szállított teher, postai küldemények és utasok teljes tömege.

A rakomány kiszámítása céljából:

- az utasok száma a fedélzeten lévő személyek száma a személyzet tagjainak kivételével;
- a légi jármű üzemeltetője 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 minden egyes utasra és feladott csomagjára vonatkozóan 100 kg alapértelmezett értéket.

A tonnakilométer-adatok jelentése a 3d. cikk alkalmazásában

2007. november 13., kedd

Minden üzemeltetőnek az alábbi információkat kell a 3d. cikk (1) bekezdése szerinti jelentésébe belefoglalnia:

A. Az üzemeltetőre vonatkozó adatok, többek között:

- Az üzemeltető neve;
- Az üzemeltető igazgatásáért felelős tagállam;
- Címe, beleértve az irányítószámot és országot, és ha ezzel nem azonos, az igazgatásért felelős tagállambeli címe;
- Az üzemeltető címe, ideértve az irányítószámot és az országot és – ha ez a cím eltérő – az igazgatásért felelős tagállamban a kapcsolattartási címet;
- A légi járművek üzemeltetőinek tanúsítványa és az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységekre vonatkozó üzemeltetési engedélyének száma és az ezt kibocsátó hatóság;
- A kapcsolattartó személy címe, telefon- és faxszáma, valamint e-mail elérhetőségei; és végül
- A légi jármű tulajdonosának neve.

B. Tonnakilométer-adatok:

- Repülések száma repülőtér-páronként;
- Utaskilométerek száma repülőtér-páronként;
- Tonnakilométerek száma repülőtér-páronként;
- Az összes tonnakilométer a jelentéstétel évében, a légi jármű üzemeltetője által az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységekkel végzett, összes repülésre vonatkozóan.”

3. Az V. melléklet a következőképpen módosul:

a) A szöveg a cím után a következő fejezetcímmel egészül ki:

„RÉSZ – Az álló létesítményekből származó kibocsátások ellenőrzése”

b) a szöveg a következő B. résszel egészül ki:

„RÉSZ – A repülési tevékenységekből származó kibocsátások ellenőrzése

(13) A mellékletben megállapított általános elveket és módszereket alkalmazni kell az I. melléklet szerinti légi közlekedési tevékenységi adatokról szóló jelentések ellenőrzésére.

Ebből a célból:

- a) a (3) bekezdésben az üzemeltetőre történő hivatkozást légi jármű-üzemeltetőre történő hivatkozásként kell értelmezni és a (c) pontban a létesítményre történő hivatkozást olyan légi járműre történő hivatkozásként kell értelmezni, amelyre a jelentés kiterjed;
- b) az (5) bekezdésben a létesítményre történő hivatkozást légi jármű-üzemeltetőre történő hivatkozásként kell értelmezni;
- c) a (6) bekezdésben a létesítményben végzett tevékenységekre történő hivatkozást a jelentéssel érintett, a légi jármű-üzemeltető által végzett repülési tevékenységekre történő hivatkozásként kell értelmezni;
- d) a (7) bekezdésben a létesítmény helyére történő hivatkozást a légi jármű üzemeltetője által a jelentéssel érintett repülési tevékenységek elvégzéséhez használt helyekre történő hivatkozásként kell értelmezni;

2007. november 13., kedd

- e) a (8) és (9) bekezdésben a létesítményben a kibocsátási forrásokra történő hivatkozást a légi jármű üzemeltetőjének felelősségi körébe tartozó légi járműre történő hivatkozásként kell értelmezni; és végül
- f) a (10) és (12) bekezdésben üzemeltetőre történő hivatkozást légi jármű-üzemeltetőre történő hivatkozásként kell értelmezni.

A légi közlekedésből származó kibocsátásra vonatkozó jelentések ellenőrzését illető kiegészítő rendelkezések

- (14) Az ellenőrző meggyőződik különösen arról, hogy:
- a) valamennyi, az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységbe tartozó repülést figyelembe vettek. E feladata elvégzésekor az ellenőrző menetrendi adatokra, illetve az üzemeltető által bonyolított forgalomra vonatkozó adatokra – ideértve az üzemeltető által kért, az Eurocontroltól származó adatokat – is támaszkodik;
  - b) az összesített üzemanyag-fogyasztási adatok és a vásárolt vagy a repülési tevékenységet végző légi járműbe más módon töltött üzemanyagra vonatkozó adatok között teljes a konzisztencia.

***A Közösségnek és a tagállamoknak az irányelv végrehajtása előtt biztosítaniuk kell a hitel-esítő által használt munkamódszerek összehangolását, valamint az irányelv rendelkezéseinek egységes alkalmazását.***

A 3d. cikk (1) bekezdésének alkalmazásában benyújtott tonnakilométer-adatok ellenőrzésére vonatkozó kiegészítő rendelkezések

- (15) A 14. cikk (3) bekezdése szerinti kibocsátási jelentések ellenőrzésére e mellékletben megállapított általános elvek és módszertan adott esetben megfelelően alkalmazandó a tonnakilométer-adatok ellenőrzésére is.
- (16) Az ellenőrző meggyőződik különösen arról, hogy az üzemeltető által a 3d. cikk (1) bekezdése szerint benyújtott kérelemben csak a ténylegesen elvégzett és az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységbe tartozó, a légi jármű üzemeltetőjének felelősségi köre szerinti repüléseket vették figyelembe. E feladata elvégzésekor az üzemeltető által bonyolított forgalomra vonatkozó adatokra – ideértve az üzemeltető által kért, az Eurocontroltól származó adatokat – is támaszkodik. Az ellenőrző emellett meggyőződik arról, hogy az üzemeltető által bejelentett rakomány megfelel az üzemeltető által a rakományra vonatkozóan biztonsági okokból vezetett nyilvántartásnak.

***A Közösségnek és a tagállamoknak az irányelv végrehajtása előtt biztosítaniuk kell a hitel-esítő által használt munkamódszerek összehangolását, valamint az irányelv rendelkezéseinek egységes alkalmazását.”***

---