

## IRÁNYELVEK

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2008/101/EK IRÁNYELVE

(2008. november 19.)

a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról

(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 eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

(2) Az Európai Közösség részéről a 94/69/EK tanácsi határozattal <sup>(5)</sup> 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 8–9-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 élelmiszer-termelést és a fenntartható fejlődés elérését, illetve a millenniumi fejlesztési célokat, valamint az emberi egészséget és biztonságot. A 2 °C-os célkitűzés elérhető közelségben tartása szükségessé teszi, hogy az üvegházhatást okozó gázok légköri koncentrációját körülbelül 450 ppmv CO<sub>2</sub>-ekvivalens értéken stabilizálják, ami megkívánja, hogy az üvegházhatást 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.

(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 a Közösségen belüli kereskedelmi rendszerét.

(4) Az Európai Tanács hangsúlyozta, hogy az Európai Unió elkötelezett amellett, hogy Európát nagy energiahatékonyságú, 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.

<sup>(1)</sup> HL C 175., 2007.7.27., 47. o.

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

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2007. november 13-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2008. április 18-i közös állásponjtja (HL C 122. E, 2008.5.20., 19. o.) és az Európai Parlament 2008. július 8-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2008. október 24-i határozata.

<sup>(4)</sup> HL L 275., 2003.10.25., 32. o.

<sup>(5)</sup> HL L 33., 1994.2.7., 11. o.

- (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 történő szembenézéshez szükséges eredményes, hatékony, arányos és megfelelő szintű válaszlépést 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 EU-s szintű 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 Balin rendezett 13. konferenciáján az e cél irányában történt 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 légijármű-üzemeltetőkre vonatkozóan milyen módosítások szükségesek az irányelvben.
- (6) 2007. február 14-én az Európai Parlament állásfoglalást fogadott el az éghajlatváltozásról <sup>(1)</sup>, amelyben utalt arra a célra, hogy az átlagos globális hőmérséklet-növekedést 2 °C-ra kell csökkenteni az iparosodás előtti szinthez képest, és amelyben sürgette az Európai Uniót, hogy tartsa fenn az éghajlatváltozással kapcsolatos 2012 utáni nemzetközi fellépés kereteinek létrehozására irányuló tárgyalásokban játszott vezető szerepét, valamint hogy a nemzetközi partnereivel folytatott viták során a jövőben is tartsa fenn nagy ívű törekvéseit, továbbá hangsúlyozta, hogy az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását valamennyi fejlett ipari országban 2020-ig összesen 30 %-kal csökkenteni kell az 1990-es szintekhez képest, egy 60–80 %-os nagyságrendű csökkenés 2050-re történő megvalósítása érdekében.
- (7) Az UNFCCC előírja, hogy valamennyi fél alakítson ki és hajtson végre az éghajlatváltozás enyhítésével kapcsolatos intézkedéseket tartalmazó nemzeti, és szükség esetén regionális programokat.
- (8) A 2002/358/EK tanácsi határozat <sup>(2)</sup> 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.
- (9) 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 kibocsátáskereskedelmi rendszer nem tűnt kellőképpen vonzóknak ahhoz, hogy azt a továbbiakban folytassák. Ebből következően az ICAO 2004 szeptemberében tartott 35. közgyűlésének az A35-5. határozata nem javasolt új jogi eszközt, ehelyett támogatta a nyílt kibocsátáskereskedelmet, továbbá annak lehetőségét, hogy az államok a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra is terjesszék ki kibocsátáskereskedelmi rendszereiket. Az ICAO 2007 szeptemberében tartott 36. közgyűlésének A36-22. határozata L. függeléke nyomatékosan arra szólítja fel a szerződő államokat, hogy más szerződő államok légijármű-üzemeltetői vonatkozásában – kivéve, ha ez az adott államok közötti kölcsönös megállapodás alapján történik – ne alkalmazzanak kibocsátáskereskedelmi 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 légijármű-üzemeltetőjére, amely a területükre irányulóan, a területükről kiindulva vagy azon belül nyújt szolgáltatásokat.
- (10) Az 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozattal <sup>(3)</sup> létrehozott, hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program előírta, hogy a Közösség határozzon meg és hajtson 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.
- (11) 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.

<sup>(1)</sup> HL C 287. E, 2007.11.29., 344. o.

<sup>(2)</sup> HL L 130., 2002.5.15., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

- (12) A Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának szülő, „A repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentéséről” című, 2005. szeptember 27-i közleményében a Bizottság 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 éghajlat-változási program második szakaszának keretében egy több érdekeltet is magában foglaló, légi-közlekedési munkacsoport létrehozását a közösségi rendszer légi közlekedésre történő kiterjesztése módozatainak 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 iránynak tűnik, 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 <sup>(1)</sup> elismerte, hogy a kibocsátás-kereskedelem megfelelő tervezés esetén szerepet játszhat egy olyan átfogó intézkedéscsomagban, amelynek célja a légi közlekedés éghajlati hatásainak kezelése.
- (13) Az átfogó intézkedéscsomagnak operatív és technológiai intézkedéseket is magában kell foglalnia. A légiforgalmi szolgáltatásnak az egységes európai égbolt és a SESAR program keretében történő javítása akár 12 %-kal is növelheti a teljes üzemanyag-megtakarítást. Az új technológiákkal, beleértve a légi járművek üzemanyag-takarékosságát javító módszerekkel kapcsolatos kutatások tovább csökkenthetik a légi közlekedésből származó kibocsátásokat.
- (14) A 2003/87/EK irányelv módosításainak célja a légi közlekedésnek tulajdonítható éghajlatváltozásra gyakorolt hatások csökkentése a közösségi rendszernek a légiközlekedési tevékenységekből származó kibocsátásokra történő kiterjesztése útján.
- (15) A légijármű-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 figyelemmelkísérési terv készítésére, valamint a kibocsátások e tervnek megfelelő figyelemmel kísérésére és jelentésére vonatkozó kötelezettséget is. A légijármű-üzemeltetőket az ICAO-kód vagy bármely egyéb, repülési azonosításra használt elismert kód alapján lehet azonosítani. Ha a légijármű-üzemeltető kiléte ismeretlen, a légi jármű tulajdonosát kell a légi jármű üzemeltetőjének tekinteni, hacsak az nem bizonyítja, hogy valamely másik személy a légijármű-üzemeltető.
- (16) A verseny torzulásának elkerülése és a környezetvédelem eredményességének javítása érdekében 2012-től a közösségi repülőterekre érkező és onnan felszálló valamennyi járatra ki kell terjesztetni a rendszert.
- (17) A Közösségnek és tagállamainak továbbra is törekedniük kell az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését célzó globális intézkedésekre vonatkozó megállapodás elérésére. A közösségi rendszer modellként szolgálhat a kibocsátás-kereskedelmi rendszer világméretű használatához. A Közösségnek és tagállamainak ezen irányelv végrehajtása során is kapcsolatban kell állniuk a harmadik felekkel, és a harmadik országokat hasonló intézkedések megtételére kell ösztönözniük. Amennyiben egy harmadik ország olyan intézkedéseket hoz a Közösségbe tartó légi járatok éghajlatra gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében, amely legalább ezen irányelv környezeti hatásával egyenértékű, akkor a Bizottság – az adott országgal folytatott konzultációt követően – mérlegeli a közösségi rendszer és a harmadik országbeli intézkedések optimális összeegyeztetésének lehetőségeit. A harmadik országokban fejlesztés alatt álló kibocsátás-kereskedelmi rendszerek a repülésre vonatkozóan kezdenek optimális interakciót biztosítani a közösségi rendszerrel. A szabályozás megkettőződésének elkerülése érdekében az egymásnak megfelelő intézkedéseket figyelembe vevő közös rendszer kialakításának érdekében a közösségi rendszer más kereskedelmi rendszerekkel történő összekapcsolásáról szóló kétoldalú megállapodások előrelépést jelenthetnek egy globális megállapodás létrejötté felé. Ahol ilyen kétoldalú megállapodás létrejön, ott a Bizottság módosíthatja a repülési tevékenységek közösségi rendszerben található típusait, ideértve a repülőgép-üzemeltetők számára engedélyezett kibocsátási egységek összmennyiségének értelemszerű kiigazítását.
- (18) A szabályozás javításának elvével összhangban, egyes légi járatokat mentesíteni kell a közösségi rendszer alkalmazása alól. Az aránytalan igazgatási terhek további elkerülése érdekében a három egymást követő négy hónapos időszak során időszakonként 243 repülésnél kevesebbet végrehajtó kereskedelmi légiközlekedési üzemeltetőket mentesíteni kell a közösségi rendszer alkalmazása alól. Ez a közösségi rendszer hatálya alá tartozó, korlátozott szolgáltatásokat nyújtó légitársaságok előnyére válna, beleértve a fejlődő országok légitársaságait is.
- (19) 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 éghajlati

<sup>(1)</sup> HL C 303. E, 2006.12.13., 119. o.

hatás jelenleg 2–4-szer nagyobb, mint korábban a csak a szén-dioxid-kibocsátásai révén okozott hatás. A közel-múltban végzett közösségi kutatások szerint a légi közlekedés által kifejtett teljes éghajlati 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. 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 jogszabályjavaslatok fognak foglalkozni. Támogatni kell a kondenzcsík és a pehelyfelhők képződésével kapcsolatos kutatásokat és az eredményes enyhítő intézkedéseket, beleértve az operatív és műszaki intézkedéseket.

- (20) A verseny torzulásának elkerülése érdekében összehangolt kiosztási módszert kell megállapítani a kiadandó kibocsátási egységek összmennyiségének meghatározására és a kibocsátási egységek légijármű-üzemeltetők részére 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 légijármű-üzemeltetőknek biztosítsák a piaca jutást, valamint segítséget nyújtsanak azon légijármű-üzemeltetőknek, amelyeknek hirtelen megnő a teljesített tonnakilométer-száma. A működésüket beszüntető légijármű-üzemeltetők továbbra is kapnak kibocsátási egységeket azon időszak lejártáig, amelyre már kiosztották az ingyenes kibocsátási egységeket.
- (21) A légijármű-üzemeltetők részére egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében helyénvaló a közösségi rendszerben részt vevő valamennyi légijármű-üzemeltető számára térítésmentesen kiosztott kibocsátási egységek arányának teljes harmonizációja, tekintettel arra, hogy minden légijármű-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.
- (22) 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, különösen a fejlődő országokban történő kezelését, valamint az enyhítésre és az alkalmazkodásra vonatkozó kutatás és fejlesztés finanszírozását célzó intézkedésekkel, beleértve különösen a repüléstechnika és légi közlekedés területén. A nemzeti közkiadásokkal kapcsolatos határozatok a szubszidiaritás elvének megfelelően a tagállamok hatáskörébe tartoznak. Ezen megfon-

tolás 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 közösségi rendszer igazgatási költségeinek fedezésére kell fordítani. Az árverésből befolyó bevételeket alacsony kibocsátású közlekedésre kell fordítani. 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.

- (23) 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 folytatnak.
- (24) A közösségi rendszer költséghatékonyságának növelése érdekében a légijármű-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. A CER-ek és ERU-k tekintetében a Kiotói Jegyzőkönyv első kötelezettségvállalási időszakára a tagállamok által meghatározott százalékos arányok átlaga hozzávetőlegesen 15 %.
- (25) A 2008. március 13–14-én Brüsszelben ülésű Európai Tanács következtetéseiben elismerte, hogy versenyképes piacok globális környezetében a szénszivárgás kockázata aggodalomra ad okot, amit elemezni, és a kibocsátási egységek kereskedelmi rendszeréről szóló (ETS) irányelv keretei között kezelni kell annak érdekében, hogy ha a nemzetközi tárgyalások kudarcba fulladnak, meg lehessen tenni a megfelelő intézkedéseket. E téma kezelésére továbbra is egy nemzetközi megállapodás a legalkalmasabb.

- (26) A légijármű-üzemeltetőkre háruló igazgatási terhek csökkentése érdekében minden egyes légijármű-üzemeltetőért egyetlen tagállam felelős. A tagállamok számára elő kell írni annak biztosítását, hogy az adott tagállamban üzemeltetési engedéllyel rendelkező légijármű-üzemeltetők vagy az üzemeltetési engedély nélküli vagy harmadik országokból származó olyan légijármű-üzemeltetők, amelyeknek a bázisévben történő kibocsátásai leginkább az említett tagállamnak tulajdoníthatók, megfeleljen ezen irányelv követelményeinek. Amennyiben egy légijármű-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 légijármű-üzemeltetőre vonatkozóan végső megoldásként közösségi szintű működési tilalmat rójon ki.
- (27) 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 légijármű-üzemeltetőkre az ezen irányelv értelmében kiszabott, a kibocsátási egységek visszaadásával kapcsolatos kötelezettségek teljesítésére lehet felhasználni.
- (28) A légijármű-üzemeltetőkkal való egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a Bizottság által kidolgozandó külön útmutatásokkal összhangban a tagállamoknak a saját hatáskörükbe tartozó légijármű-üzemeltetők adminisztrációjára vonatkozóan harmonizált szabályokat kell követniük.
- (29) A közösségi rendszer környezetvédelmi integritásának megőrzése érdekében a légijármű-üzemeltetők által visszaadott egységek csak az olyan üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó célok teljesítése szempontjából számítanak, amelyek ezeket a kibocsátásokat figyelembe veszik.
- (30) 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.
- (31) A közösségi rendszernek a kibocsátások figyelemmel kíséréseivel, jelentéseivel és ellenőrzéseivel, valamint az üzemeltetőkre alkalmazandó szankciókkal kapcsolatos rendelkezéseit a légi járművek üzemeltetőire is alkalmazni kell.
- (32) 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.
- (33) 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 bruttó hazai termékéhez (GDP) nagymértékben hozzájárul. Különös figyelmet kell fordítani a Közösség legkülső régióinak tekintetében felmerülő, a Szerződés 299. cikke (2) bekezdésében meghatározott hozzáférhetőségi és versenyképességi problémák, valamint az ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatban felmerülő közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos problémák enyhítésére, sőt megszüntetésére.
- (34) A Gibraltárról szóló párbeszéd fórumának első miniszteri ülésén, 2006. szeptember 18-án Cordobában elfogadott, a Gibraltár repülőtéréről szóló miniszteri nyilatkozat a repülőtérrel, 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.
- (35) Az irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal <sup>(1)</sup> összhangban kell elfogadni.
- (36) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy elfogadjon a nem ingyenesen kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek árvezetésére vonatkozó intézkedéseket; hogy elfogadjon a részletes szabályokat az egyes légijármű-üzemeltetők részére biztosított külön tartalék-alap működéséről és azon eljárásokról, amelyek a Bizottsághoz intézett azon kérésre vonatkoznak, hogy egy légijármű-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 elemei módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel való kiegészítését, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (37) Mivel ezen irányelv célját a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a javasolt intézkedés léptéke 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.
- (38) A szabályozás javításáról szóló intézményközi megállapodás <sup>(2)</sup> 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönözzük arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átvett intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.

<sup>(1)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.<sup>(2)</sup> HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

- (39) A 2003/87/EK irányelvet 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. 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 repülőtérére történő alkalmazása a Spanyol Királyság, illetve az Egyesült Királyság által a repülőtér helyül 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 szöveg lép:

„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 nyújt a 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 2009. augusztus 2-ig a 23. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban iránymutatásokat dolgoz ki az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek értelmezésére.

##### 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 97 %-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 összes kibocsátás 95 %-a és az adott időszakban eltelt évek száma szorzatának felel meg.

Ez a százalékarány ezen irányelv általános felülvizsgálata keretében felülvizsgálható.

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

(4) A Bizottság 2009. augusztus 2-ig a légi közlekedésből származó összes korábbi kibocsátásról a rendelkezésre álló legmegfelelőbb adatok – többek közt a tényleges forgalmi adatok – alapján határoz. Ezt a határozatot a 23. cikk (1) bekezdésében említett bizottság megvizsgálja.

##### 3d. cikk

##### A légiközlekedési kibocsátási egységek árverés keretében történő kiosztásának módszere

(1) A 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakban a kibocsátási egységek 15 %-a árverésre kerül.

(2) 2013. január 1-jétől kezdődően az egységek 15 %-a kerül árverésre. Ez a százalékarány 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 légiközlekedési 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, többek között az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, az EU-ban és harmadik országokban az éghajlatváltozás hatásaihoz történő alkalmazkodásra, az enyhítésre és az alkalmazkodásra vonatkozó, beleértve különösen a repüléstechnika és légi közlekedés területén folyó kutatás és fejlesztés finanszírozására, az alacsony kibocsátású közlekedésen keresztüli kibocsátáscsökkentésre, valamint a közösségi rendszer igazgatási költségeinek fedezésére kell fordítani. Az árverésekből származó bevételeket különösen a globális energiahatékonysági és megújulóenergia-alaphoz történő hozzájárulások, továbbá az erdők pusztulásának elkerülése érdekében tett intézkedések finanszírozására kell felhasználni.

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e bekezdés alapján tett lépésekről.

(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 légijármű-üzemeltetőknek

(1) Minden egyes légijármű-üzemeltető a 3c. cikkben említett minden egyes időszak tekintetében kérelmezheti térítésmentesen kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek kiosztását. Az adott légijármű-üzemeltető által az ellenőrzési évben teljesített, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési 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 tizenhét hónappal megelőzően, vagy – a 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakhoz kapcsolódóan – 2011. június 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 légijármű-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 légijármű-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 közzéteszi 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 tonnakiló-méter-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 időszakra vonatkozó tonnakiló-méter-adatokat benyújtották; vagy

b) tonnakiló-méter-adatai évente több mint 18 %-kal nőnek egyrészt a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakiló-méter-adatot benyújtottak, másrészt 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 igazgatásukért felelős tagállam illetékes hatóságánál kérelmezhetik a 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.

Az (1) bekezdés b) pontja értelmében az egy légi jármű-üzemeltető részére megállapított kiosztás nem haladhatja meg az 1 000 000 kibocsátási értéket.

(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 tonnakiló-méter-adatokat;

b) igazolnia kell, hogy az (1) bekezdés szerinti jogosultsági követelmények teljesülnek; és

c) az (1) bekezdés b) pontjának hatálya alá tartozó légi jármű-üzemeltetők esetében fel kell tüntetni benne:

i. az adott légi jármű-üzemeltető által elért, tonnakiló-méterben kifejezett százalékos növekedést egyrészt a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakiló-méter-adatot benyújtottak, másrészt az említett időszak második naptári éve között;

ii. az adott légi jármű-üzemeltető által elért, tonnakiló-méterben kifejezett abszolút növekedést egyrészt a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakiló-méter-adatot benyújtottak, másrészt az említett időszak második naptári éve között; és

iii. az adott légi jármű-üzemeltető által elért, tonnakiló-méterben kifejezett, az (1) bekezdés b) pontjában meghatározott százalékot meghaladó abszolút növekedést egyrészt a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakiló-méter-adatot benyújtottak, másrészt 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, amelyek 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 tonnakilóméter-adatai, amelyek szerepeltek a (3) bekezdés a) pontja és a (4) bekezdés szerint 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 szerint a Bizottsághoz benyújtott kérelmekben feltüntetett százalékos meghaladó abszolút növekedés tonnakilóméterben kifejezve.

(6) Az (5) bekezdésben említett referenciaérték nem eredményezhet a 3e. cikk (4) bekezdése szerinti légi jármű-üzemeltetőknek kiosztott, tonnakilóméterenkénti éves kibocsátási egységnél több tonnakilóméterenkénti 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 közzéteszi:

a) minden olyan légi jármű-üzemeltető részére a külön tartalékalapból kiosztott kibocsátási egységek mennyiségét, amelyek 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 szerint a Bizottsághoz benyújtott kérelmekben szereplő tonnakilóméter-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 tonnakilóméterben kifejezve; és

b) az egyes légi jármű-üzemeltetők számára évente kiosztott kibocsátási egységek mennyiségét, 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

#### Figyelemmelkísérési és jelentési tervek

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

5. A következő cím és cikk kerül beillesztésre:

„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 11. cikk után a következő cím kerül beillesztésre:

„IV. FEJEZET

#### A LÉGI KÖZLEKEDÉSRE ÉS A HELYHEZ KÖTÖTT LÉTESÍTMÉNYEKRE ALKALMAZANDÓ RENDELKEZÉSEK".

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

„(1a) 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 légiközlekedési tevékenységekkel kapcsolatosan felhasználható CER-ek és ERU-k százalékarányát az irányelv általános felülvizsgálatának részeként és az éghajlatváltozással foglalkozó nemzetközi rendszer alakulásának figyelembevételével kell felülvizsgálni.

A 3c. cikkben említett minden egyes időszak kezdetét legalább 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” kifejezés kerül beillesztésre;

- b) a következő bekezdés kerül beillesztésre:

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

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

„(3) A tagállamok biztosítják, hogy minden létesítmény üzemeltetője minden év április 30-ig átadjon 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 az „és a 3e. vagy 3f. cikkek szerinti alkalmazásra vonatkozó tonnakiló-méter-adatokból” kifejezés kerül beillesztésre;

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

- 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 cíikkel 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 cíikkel összhangban elfogadott részletes rendelkezésben megfogalmazott követelményeknek, az adott üzemeltető vagy légi jármű-üzemeltető 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, beleértve a hitelesítő szervek által alkalmazandó hitelesítő eljárásokat, 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 az ezen irányelv szerinti kibocsátási egység átadására vonatkozó kötelezettséget megsértő üzemeltetők és légi jármű-üzemeltetők névsorának közzétételét.

(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, többletkibocsátási bírság megfizetésére kötelezzenek. A többletkibocsátási bírság mértéke minden egyes, az üzemeltető vagy a légi jármű-üzemeltető által át nem adott kibocsátási egységeknek megfelelő szén-dioxid-tonnaegyenérték 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 rőjon ki.

(6) Az igazgatásért felelős tagállam (5) bekezdés szerinti kérelmének a következőket kell tartalmaznia:

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

b) a 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) bekezdés szerinti 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 beadott kérelmet követő határozat elfogadását – amennyiben szükséges és kivitelezhető – az érintett légi jármű-üzemeltető szabályozási 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. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 23. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

15. A következő cikkek kerülnek beillesztésre:

„18a. cikk

#### **Az igazgatásért felelős tagállam**

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

a) a tagállam által a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet rendelkezéseivel összhangban kiadott érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légi jármű-üzemeltető esetében az adott légi jármű-üzemeltető számára az üzemeltetési engedélyt kiadó 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 légijármű-üzemeltető által végzett repülésekből származó, légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátások egyáltalán nem tulajdoníthatók az igazgatásért felelős tagállamnak, a légijármű-üzemeltetőt a következő időszak tekintetében másik tagállam igazgatása alá kell áthelyezni. Az igazgatásért felelős új tagállam az előző időszak első két évében az adott légijármű-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 légijármű-üzemeltetők listáját, amelyek 2006. január 1-jén vagy azt követően az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységet végeztek, meghatározva az (1) bekezdéssel összhangban az egyes légijármű-üzemeltetők igazgatásáért felelős tagállamot; és

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

(4) A Bizottság, a 23. cikk (2) bekezdése szerinti szabályozási eljárással összhangban az ezen irányelv hatálya alá tartozó repülőgép üzemeltetők irányítására vonatkozóan iránymutatásokat dolgozhat ki az igazgatásért felelős tagállamok számára.

(5) Az (1) bekezdés alkalmazásában a »referenciaév« a Közösség területén való működést 2006. január 1. után megkezdő légijármű-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 vagy más illetékes szervezet segítségét, és az említett szervezetekkel e célból bármely megfelelő megállapodást megkötöhet.

(\*) 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, vala-

mint 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 kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékek egységesített és biztonságos rendszeréről szóló rendelet biztosítja azt, hogy a légijármű-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 és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.”

18. Az alábbi cikk kerül beillesztésre:

„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 harmadik országgal és a 23. cikk (1) bekezdésében említett bizottság keretében a tagállamokkal konzultációt folytatott – mérlegeli a közösségi rendszer és a harmadik országbeli intézkedések optimális összeegyeztetésének lehetőségét.

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 ír elő. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket 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 légijármű-üzemeltetők vonatkozásában szükséges-e ezt az irányelvet módosítani.”

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 teljesítést 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 2014. december 1-jéig ezen irányelv alkalmazásának figyelemmel kísérése és tapasztalata alapján felülvizsgálja ezen irányelv működését az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekkel kapcsolatban, és szükség szerint javaslatokat tehet az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a Szerződés 251. cikke alapján. 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 légijármű-üzemeltetőknek kiosztott kibocsátási egységek összes mennyiségét;

d) milyen hatással van a közösségi rendszer a légiközlekedési ágazatra, beleértve versenyképességi kérdéseket, figyelembe véve különösen a végrehajtott éghajlat-változási politikák légi közlekedésre gyakorolt hatását az EU-n kívül;

e) hogyan folytatódják a külön tartalék a légijármű-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, peremterületeinek és a legkülső régióknak légi közlekedéstől való strukturális függőségére;

g) szükséges-e átjáró rendszer a kibocsátási egységek átruházásának lehetővé tételéhez a légijármű-üzemeltetők és a létesítmények üzemeltetői között, annak egyidejű biztosítása mellett, hogy egy tranzakció sem eredményezi a kibocsátási egységek légijármű-üzemeltetőkről a létesítmények üzemeltetőire való nettó átruházását;

h) az I. mellékletben meghatározott kizárási küszöbértékek következményei a maximális felszállási tömeg és a légijármű-üzemeltetők által évente teljesített légi utak vonatkozásában;

i) a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EK tanácsi rendelettel (\*) összhangban bevezetett közszolgáltatási kötelezettségek keretében teljesített egyes légi utaknak a közösségi rendszer alóli mentesítésének a hatása;

j) a repülés hatékonyságára irányuló fejlesztések, ideértve a jövőbeli fejlesztési lehetőségeket is és különösen az Európai Repüléskutató Tanácsadó Testület (ACARE) által kitűzött cél elérését, azaz az üzemanyag-fogyasztás 2020-ig 50 %-kal történő csökkentését lehetővé tévő technológiák fejlesztését és bemutatását, illetve, hogy szükség van-e további hatékonyságnövelő intézkedésekre;

k) a légi közlekedés miatt képződő kondenzcsík és pehelyfelhők éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának tudományos megértésével kapcsolatos fejleményeket, hatékony enyhítő intézkedésekre tett javaslatok céljából.

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

(\*) HL L 240., 1992.8.24., 8. o.”

21. A 30. cikk után a következő cím kerül beillesztésre:

„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 2010. február 2-ig 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 szabályo-

zott 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 Strasbourgban, 2008. november 19-én.

*az Európai Parlament részéről*

*az elnök*

H.-G. PÖTTERING

*a Tanács részéről*

*az elnök*

J.-P. JOUYET

## 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 TEVÉKENYSÉGGKATEGÓRIÁK”;**

b) a (2) bekezdésben a táblázat elé a következő albekezdés kerül beillesztésre:

„A tevékenységek köre 2012. január 1-jétől a Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található összes repülőtérre érkező vagy onnan induló légi járatra kiterjed.”;

c) a jegyzék a következő tevékenységkategóriával egészül ki:

„Légi közlekedés

A Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel induló vagy oda érkező légi járatok.

E tevékenység nem vonatkozik az alábbiakra:

- 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 státusindikátornak a repülési terven történő feltüntetésével indokolni kell;
- b) katonai légi járművek által végzett katonai célú repülések, valamint a vámhatóságok és rendőri szervek által végrehajtott repülések;
- c) kereséssel és mentéssel kapcsolatos repülések, tűzoltási repülések, az illetékes hatóság által engedélyezett humanitárius és sürgősségi egészségügyi célú repülések;
- d) a kizárólag a Chicagói Egyezmény 2. mellékletében meghatározott látvarepülési szabályok szerint végzett repülések;
- e) az olyan repülőtérre végződő repülések, amelyről a légi jármű felszállt, amennyiben közben leszállásra nem kerül sor;
- 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 cél;
- g) a kizárólag tudományos kutatás, vagy akár a levegőben, akár a szárazföldön lévő légi járművek vagy berendezések ellenőrzése, tesztelése vagy hitelesítése céljából végzett repülések;
- h) az 5 700 kg-nál kisebb maximális felszállótömegre hitelesített légi járművel végzett repülés;
- 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, amelyek a felajánlott kapacitás nem haladja meg az évi 30 000 ülőhelyet; és
- j) repülőutak, amelyek – e pont kivételével – e tevékenység körébe tartoznának, és amelyeket olyan kereskedelmi légiközlekedési üzemeltető hajt végre, amely
  - három egymást követő négy hónapban időszakonként 243-nál kevesebb repülőutat teljesít, vagy
  - repülőútjainak éves összkibocsátása kevesebb, mint évi 10 000 tonna.

A tagállamok uralkodói és közvetlen családjuk, állam- és kormányfői, valamint miniszterei hivatalos út alkalmával történő szállítása e pont alól nem képezhet kivételt.”

szén-dioxid

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 légiközlekedési 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 becslésre 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 üzemeltetési 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 üzemanyagtípusra vonatkozóan:

- üzemanyag-fogyasztás,
- kibocsátási tényező,

- az általa mint légitársaság-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légitársasági tevékenységek keretében a jelentés által érintett időszakban végzett összes repülésből származó teljes aggregát kibocsátás,
- aggregát kibocsátás a következőkből:
  - az általa mint légitársaság-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légitársasági 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 légitársaság-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légitársasági tevékenységek keretében a jelentéstételi időszakban végzett egyéb repülések,
  - az általa mint légitársaság-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légitársasági tevékenységek keretében a jelentéstételi időszakban végzett repülésekből származó aggregát kibocsátás, és amely repülések:
    - indulási helyei az egyes tagállamok, és
    - érkezési helyei az egyes tagállamok, indulási helye pedig harmadik ország,
- bizonytalansági tényezők.

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

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

tonnakiló = 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 összteher.

A hasznos teher kiszámítása céljából:

- az utasok száma a fedélzeten lévő személyek száma a személyzet tagjainak kivételével,
- a légitársaság-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 100 kg alapértelmezett értéket minden egyes utasra és feladott csomagjára vonatkozóan.

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

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

A. A légitársaság-üzemeltetőre vonatkozó adatok, többek között:

- a légitársaság-üzemeltető neve,
- az igazgatásáért felelős tagállam,
- címe, beleértve az irányítószámot és országot, és ha ezzel nem azonos, az igazgatásáért felelős tagállambeli címe,
- az általa, mint légitársaság-üzemeltető által a jelentéstételi időszakban az I. mellékletben felsorolt légitársasági tevékenységek végzésére használt légi járművek nyilvántartási száma és típusa,

- az általa, mint légi jármű-üzemeltető által végzett, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó működési, illetve üzemeltetési 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. Tonnakilométer-adatok:

- repülések száma repülőtér-páronként,
- utaskilométerek száma repülőtér-páronként,
- tonnakilométerek száma repülőtér-páronként,
- az utas- és feladottcsomag-tömeg számításának választott módja,
- az általa, mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek keretében a jelentéstétel évében végzett összes repülésre vonatkozó összes tonnakilométer.”

3. Az V. melléklet a következőképpen módosul:

a) A melléklet címe után a következő cím kerül beillesztésre:

**„A. RÉSZ – A helyhez kötött létesítményekből származó kibocsátások hitelesítése”;**

b) a szöveg a következő résszel egészül ki:

**„B. RÉSZ – A légiközlekedési tevékenységekből származó kibocsátások hitelesítése**

13. A mellékletben megállapított általános elveket és módszereket alkalmazni kell az I. melléklet szerinti légiközlekedési tevékenységek 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 légiközlekedési 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 légiközlekedési tevékenységekre történő hivatkozásként kell értelmezni;
- d) a 7. pontban a létesítmény helyére történő hivatkozást a légi jármű-üzemeltető által a jelentésben tárgyalt légiközlekedési 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 légiközlekedési tevékenység keretében végzett repülést figyelembe vettek. E feladatok 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 légiközlekedési 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 légiközlekedési 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 légiközlekedési tevékenység körébe tartozó, a légi jármű-üzemeltető felelősségi köre szerinti repüléseket vették figyelembe. E feladata 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.”
-