



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 20.12.2006
COM(2006) 818 végleges

2006/0304 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

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

(előterjesztő: a Bizottság)

{SEC(2006) 1684}
{SEC(2006) 1685}

INDOKLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

- **A javaslat indokai és célkitűzései**

A légi közlekedés a 21. században a társadalom életének szerves részévé vált, amely utasoknak és rakományoknak egyaránt lehetővé teszi, hogy korábban elképzelhetetlen sebességen tegyenek meg hosszú távolságokat, és amely az európai és globális integrációhoz is hozzájárul. Sajnos azonban a légi közlekedés az éghajlatváltozáshoz is hozzájárul. 2004-ben a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő közösségi légi járművekből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátása további 7,5 %-kal nőtt 2003-hoz képest, amelynek eredményeként 1990 óta összesen 87 %-os növekedés történt. Ha ez így folytatódik, felmerül annak a kockázata, hogy a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő közösségi légi járművekből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátása miatt 2012-re a Közösség Kiotói Jegyzőkönyv szerinti célkitűzésében előírt csökkentéséből adódó környezeti előnyöknek több mint negyede elvész. Mivel a Kiotói Jegyzőkönyv egyelőre nem rendelkezik a nemzetközi légi közlekedésről, e növekedésnek jogi következménye jelenleg nincs. Azonban ez még nem csökkenti a környezeti következményeket, amelyekkel egy eredményes, előre tekintő éghajlati politika keretében számolni kell.

E javaslat célja a légi közlekedés miatti növekvő éghajlat-változási hatások kezelése a közösségi kibocsátás-kereskedelmi rendszernek („a közösségi rendszer”) a légi közlekedésre történő kiterjesztése útján.

- **Általános összefüggések**

A Bizottság 2005. szeptember 27-én közleményt fogadott el a légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak csökkentéséről. A közlemény legfontosabb megállapítása az volt, hogy a légi közlekedés várható jövőbeli növekedése miatt további politikák és intézkedések szükségesek a légi közlekedés éghajlatra gyakorolt hatásának kezelése céljából. A Bizottság több lehetőség elemzése után más pénzügyi intézkedések – pl. adó és díjak – elvetésével egyidejűleg piaci alapú, közösségi szintű eszköz mellett döntött és megállapította, hogy „...*gazdasági és környezetvédelmi szempontból a repülési ágazat éghajlatra gyakorolt hatásának az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszerébe történő beépítése jelentené a legjobb megoldást*”. E következtetés alapján a Bizottság bejelentette, hogy szándékában áll e célból jogalkotási javaslatot előterjeszteni, és felszólította a többi közösségi intézményt, hogy vegye figyelembe a közleményben szereplő politikai és tervezési ajánlásokat. Ez a javaslat egy, a fejlettebb technológiára és repülőgép-kihasználásra (légi forgalmi szolgáltatás, kutatás stb.) épülő átfogó megközelítés révén a stratégia e kulcsfontosságú elemének megvalósítását tűzi ki céljául az éghajlatváltozás kezelésének más eszközeinek sérelme nélkül¹.

A környezetvédelmi miniszterek tanácsa által 2005. december 2-án elfogadott következtetés elismeri, hogy a közösségi rendszer légi közlekedési ágazatra történő

¹ L. különösképpen a COM(2005) 459 5. szakaszát.

kiterjesztése a legjobb haladási irány, és sürgette a Bizottságot, hogy 2006 végéig nyújtson be jogalkotási javaslatot. Az Európai Tanács megerősítette a környezetvédelmi miniszterek tanácsának fő következtetéseit. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. április 21-én véleményt fogadott el a közleményt illetően, amelyben hangot adott azon nézetének, hogy a közösségi rendszernek a légi közlekedésre történő kiterjesztése teljesen járható út. Az Európai Parlament 2006. július 4-én állásfoglalást fogadott el, amelyben üdvözölte a Bizottság közleményét, és elismerte, hogy a kibocsátáskereskedelem megfelelő tervezés esetén potenciálisan szerepet játszhat egy olyan átfogó intézkedéscsomag részeként, amelynek célja a légi közlekedés éghajlati hatásainak kezelése.

Az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének végső célja a légkörben az üvegházhatást okozó gázok koncentrációinak olyan szinten történő stabilizálása, amely megakadályozza az éghajlat rendszerébe való veszélyes mértékű emberi beavatkozást. A Közösség többször kijelentette, hogy az átfogó globális éves felszíni átlaghőmérséklet-növekedés nem haladhatja meg 2 °C-nál többel az iparosodás előtti mértéket. Ennek a célnak az eléréséhez a közösségi gazdaság valamennyi ágazatában olyan politikákat és intézkedéseket kell bevezetni, amelyek hozzájárulnak az üvegházhatást okozó gázok mértékének 1990. évi szinthez viszonyított lényeges csökkentéséhez.

A Kiotói Jegyzőkönyv szerint elfogadott korlátozási és csökkentési célkitűzések a belföldi légi közlekedésből származó kibocsátásokat is érintik, de a nemzetközi légi járatok kibocsátásait nem. A Kiotói Jegyzőkönyv ehelyett arra kötelezi a feleket, hogy „*korlátozzák vagy csökkentik a ... repülésből és ... a tartálytérben tárolt üzemanyagból származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, együttműködve a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel...*”. Az ICAO Légi Közlekedési Környezetvédelmi Bizottságának 2004. évi 6. ülésén megállapodtak abban, hogy az ICAO égisze alatti új jogi eszközre alapuló, légiközlekedés-specifikus kibocsátáskereskedelmi rendszer „...túl kevésbé volt vonzó ahhoz, hogy tovább foglalkozzanak a kérdéssel”. Az ICAO Közgyűlésének 35-5. állásfoglalása azonban támogatta a nyílt kibocsátáskereskedelmet, és az államoktól nem kötelező erejű használati iránymutatások kialakítását kérte adott esetben a kibocsátáskereskedelmi rendszereiknek a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra való kiterjesztése érdekében. A Bizottság és a tagállamok résztvevői és támogatói ennek a munkának, amelyet az ICAO a tervek szerint 2007-ben fog véglegesíteni. Az ICAO 2007. szeptemberi közgyűlésén kerül napirendre az ügy. Mindenesetre ez a javaslat várhatóan nem lép hatályba a fenti dátum előtt. Ennek megfelelően az együttdöntési eljárás során a végleges ICAO-útmutató lesz az irányadó. E javaslat célja, hogy olyan mintát adjon a légiforgalmi kibocsátáskereskedelem számára, amely hivatkozási alap lehet az EU kulcsfontosságú nemzetközi partnereivel való kapcsolataiban és elősegítse világszerte a hasonló rendszerek kifejlesztését. A Bizottság támogatja továbbá egy, a repülésből származó kibocsátások globális szintű kezelése céljából létrehozott globális megállapodás célkitűzését is.

• A javaslat által érintett területet szabályozó hatályos rendelkezések

Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló (módosított) 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv. E javaslat célja a

2003/87/EK irányelv módosítása a közösségi rendszernek a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel**

A javaslat célja a környezet minőségének védelme, megőrzése és javítása a légi közlekedés éghajlatra gyakorolt hatásának csökkentése révén. Ez összhangban áll a közös közlekedéspolitikával, mivel ösztönzi a légi közlekedés fenntartható fejlődését.

2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELTEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

A konzultáció során használt módszerek, az érintett főbb ágazatok és a válaszadók általános bemutatása

A 2005. szeptemberi közleményről a 2005. évi zöld hét során a légi közlekedésről és az éghajlatváltozásról rendezett nyílt konferencián adtak tájékoztatást.

A közleményt követő intézkedések keretében légi közlekedéssel foglalkozó munkacsoportot hoztak létre az Európai Éghajlat-változási Program (ECCP II.) második szakaszában, a Bizottságnak a közösségi rendszer légi közlekedésre történő kiterjesztésének módjait illetően nyújtott tanácsadás céljából. A csoport tagjai tagállami szakértők és a főbb érdekelt felek voltak, ideértve az iparági, fogyasztói és környezetvédelmi szervezeteket.

A válaszok összefoglalása és figyelembevételük módja

Az érdekelt felekkel való konzultáció során szerzett információkat figyelembe vették a javasolt rendszer kialakítása során. Ennek részleteit az értékelő jelentés tartalmazza.

2005. március 11. és 2005 május 6. között nyílt internetes konzultációt tartottak. A Bizottsághoz 5758 válasz érkezett be. Az eredmények a http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm internetes címen érhetők el.

- **Szakvélemények összegyűjtése és felhasználása**

Az érintett tudományos vagy szakterületek

(1) Éghajlatváltozás-tudomány; (2) szakértői vélemény a légi közlekedési iparág oldaláról, ideértve a légijármű-gyártókat, repülőtéri hatóságokat és légitársaságokat; (3) modellezési szakértői vélemény; (4) kibocsátásra vonatkozó becslések és légi forgalmi adatok.

Alkalmazott módszer

Formális matematikai modellekkel történő modellezés és statisztikai adatokon alapuló számítások.

A konzultációba bevont főbb szervezetek/szakértők

Nemzeti, regionális és helyi hatóságok, iparági szövetségek, valamint iparági szervezetek, környezetvédelmi szervezetek, fogyasztóvédelmi szervezetek, tudományos és kutatási intézetek és más bizottsági főigazgatóságok.

A beérkezett és felhasznált vélemények összefoglalása

Egyhangú megállapodás volt a tekintetben, hogy a légi közlekedés hozzájárul az éghajlatváltozáshoz, és hogy intézkedéseket szükséges elfogadni ennek kezelése érdekében. E tekintetben az adókkal vagy díjakkal szemben a kibocsátás-kereskedelmet részesítették előnyben. A rendszer kialakítására vonatkozóan széles körben elfogadták, hogy a rendszer keretében vállalt kötelezettségeknek a légi járművek üzemeltetőire is vonatkozniuk kell. Bár a rendszer földrajzi hatályát illetően nem volt egyetértés, széles körben egyetértés volt abban a tekintetben, hogy a kibocsátási egységek mennyiségét és a kiosztásukra irányuló eljárást össze kell hangolni. A megkérdezettek többsége szerint a rendszernek nyílt kereskedelmi rendszernek kell lennie, de nem befolyásolhatja károsan a közösségi rendszerben használt elszámolási rendszert.

A szakértői vélemény nyilvánosságát biztosító eszközök

A végleges jelentés, illetve a légi közlekedéssel foglalkozó munkacsoport napirendjei, háttérdokumentumai és prezentációi nyilvánosan elérhetők az interneten a http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm címen. Az érdekeltek álláspontjait tükröző, általuk a jegyzőkönyvben rögzített nézetek kiegészítése céljából benyújtott dokumentumok ugyanazon a weboldalon érhetők el.

• Hatásvizsgálat

A 2005. szeptemberi közlemény mellé olyan hatásvizsgálat készült, amely a légi közlekedés éghajlati hatásának csökkentése tekintetében potenciálisan rendelkezésre álló különféle politikai lehetőségeket elemezte. Megállapította, hogy mind környezeti, mind gazdasági szempontból a kibocsátás-kereskedelem a leghatékonyabb megoldás.

E javaslatához egy további hatásvizsgálat is tartozik. Ez megvizsgálja a közösségi rendszer légi közlekedésre történő kiterjesztése tekintetében rendelkezésre álló egyedi tervezési lehetőségeket és politikai döntési lehetőségeket. Megállapítása szerint, mivel minden légitársaságot a rendszer által érintett légi útvonalon egyenlő elbánásban részesítenek, a légitársaságok a megfelelés költségét valószínűleg nagymértékben vagy akár teljesen is ügyfeleikre háríthatják. Ez csak kismértékű hatást gyakorolna a kereslet várható növekedésére: a 2005–2020 közötti időszakban valamennyi induló és érkező légi járat esetén a 142 %-os, szokásos üzletmenetnél megfelelő szint legfeljebb 135 %-ra csökkenne. A légi társaságok közötti versenyre mindez nem járna jelentős hatással. A légitársaságok közötti fő különbség a vállalt utak hossza, a felhasznált légi járművek kora és a szállított teher. Ezért a rövid távolságokon repülő, régebbi légi járműveket üzemeltető vagy kevesebb utast vagy kevesebb terhet szállító légi fuvarozókat az intézkedések nagyobb mértékben érintik, mint az üzemanyag-hatékonyabb fuvarozókat. A repülőterek közötti versenyre és a

turizmusra mindez nem járna jelentős hatással. Ez utóbbit fenyegető kockázat azonban csökkenhet, ha a rendszer valamennyi induló és érkező járatra kiterjed.

A Bizottság hatásvizsgálatot végzett, amely szerepel munkaprogramjában: a jelentés a http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm címen érhető el.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

• A javasolt intézkedés összefoglalása

A javasolt irányelv a 2003/87/EK irányelvet módosítja a közösségi rendszernek a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából.

A meglévő közösségi rendszer úgy működik, hogy a gazdasági szereplőknek bizonyos mennyiségű kibocsátási egységet bocsát rendelkezésre, amelyek mindegyike évente egy tonna szén-dioxid kibocsátására jogosít. A kiosztott kibocsátási egységek teljes száma korlátozást jelent a rendszer résztvevőitől származó összes kibocsátás tekintetében. A gazdasági szereplőknek tényleges kibocsátásuk fedezésére minden év április 30-ig át kell adniuk a kibocsátási egységeket. A gazdasági szereplők kereskedhetnek a kibocsátási egységekkel annak érdekében, hogy a kibocsátás-csökkentésekre a leginkább költséghatékony helyen kerülhessen sor.

A kibocsátások nyomon követésére és jelentésére vonatkozó követelmények 2010-ben lépnek hatályba. 2011-től a légi közlekedésből származó kibocsátások tekintetében kvótát állapítanak meg, és a légi járművek üzemeltetőinek kibocsátási egységeiket kibocsátásuk fedezésére át kell adniuk.

A fő szempontok a következők:

- A légi járművek üzemeltetői felelősek a rendszer szerinti kötelezettségeknek történő megfelelésért;
- A rendszer 2012. január 1-jétől valamennyi közösségi repülőtérre érkező vagy onnan induló légi járatra kiterjed. Az uniós repülőterek közötti járatokra 2011. január 1-jétől terjed ki;
- Az állami légi járművek által végzett repülésekre, a látvarepülési szabályok szerinti járatokra, a körjáratokra, a navigációs berendezés tesztelése vagy oktatási célból végzett repülésekre, mentésekre, illetve a legfeljebb 5 700kg felszállási súlyú légi járművek által végzett repülésekre a rendszer nem terjed ki;
- Más gázok kibocsátását illetően – a Bizottság, alapos hatásvizsgálat elvégzését követően – 2008 végéig javaslatot terjeszt elő a légi közlekedésből származó nitrogénoxid-kibocsátások kezelése érdekében;
- A légi járművek üzemeltetői tekintetében a párhuzamos munkavégzés vagy a túlzott igazgatási terhek elkerülése érdekében minden egyes légijármű-üzemeltetőt, beleértve a harmadik országbeli üzemeltetőket, csak egy tagállam kezel;

- A meglévő rendszerrel ellentétben a kibocsátások kiosztási módszerét az egész Közösségben összehangolják;
- A légi közlekedési ágazatban kiosztandó kibocsátási egységek teljes számát közösségi szinten a légi közlekedésből a 2004–2006 évek során származó kibocsátások átlagos mértéke alapján határozzák meg;
- A kibocsátási egységek teljes mennyiségének egy bizonyos százalékát a kérelmet benyújtó légi jármű-üzemeltetőkre vonatkozó teljesítményértékelés alapján ingyenesen osztják ki (a legkorábbi kérelem 2008. évi adatokat tartalmaz majd). A 2011–2014-es időszakra ez a százalékarány a tagállamok által javasolt átlagnak felel majd meg, amely tartalmazza majd a nemzeti kiosztási terveikben szereplő árveréseket is. Ezt később, a kibocsátás-kereskedelmi rendszer általános felülvizsgálatának eredményeinek fényében vizsgálják majd felül;
- Az árverezés működésének részleteit – úgy mint megfelelő tervezés és időzítés – bizottsági rendelet határozza majd meg. Az árverésből származó bevételeket az éghajlatváltozás hatásainak enyhítésére és az azokhoz történő alkalmazkodásra, illetve az igazgatási költségek fedezésére kell felhasználni;
- A légi járművek üzemeltetőinek, a közösségi rendszer más résztvevőihöz hasonlóan, figyelemmel kell kísérniük szén-dioxid kibocsátásaikat, és ezekről minden év március 31-ig jelentést kell tenniük az igazgatásért felelős tagállam illetékes hatóságának. A jelentéseket pontosság tekintetében ellenőrizni kell. A kibocsátásokra vonatkozó, a javaslatban megállapított nyomon követési, jelentési és ellenőrzési alapelveket iránymutatásokban fogalmazzák meg;
- A légi járművek üzemeltetői kibocsátásaik fedezése érdekében kibocsátási egységeket vásárolhatnak más, a közösségi rendszerrel érintett ágazatoktól is;
- Ezenkívül a légi járművek üzemeltetői a tagállamok által a közösségi rendszerrel érintett más ágazatokra vonatkozó nemzeti kiosztási terveikben előírt korlátozások átlagos mértékéig felhasználhatják a közös végrehajtásból vagy a tiszta fejlődési mechanizmusból (JI/CDM) származó projekt krediteket – az ún. kibocsátáscsökkentő egységeket (ERU) és igazolt kibocsátáscsökkentőket (CER) is;
- A belföldi légi közlekedés a rendszer része lesz, és ugyanolyan elbánásban részesül, mint a nemzetközi légi közlekedés;
- A távoli, vagy elszigetelt régiókba irányuló légiforgalmi szolgáltatásokat a leghatékonyabban a meglévő intézkedések rendszerében lehet külön kezelni, úgymint a Szerződés 87. cikkének (2) bekezdése értelmében vett közszolgáltatási kötelezettség és szociális jellegű támogatás keretében.

• Jögalap

A javaslat jögalapja a Szerződés 175. cikke (amely egyben a 2003/87/EK irányelv jögalapja is volt).

- **A szubszidiaritás elve**

Mivel a Közösség nem rendelkezik kizárólagos hatáskörrel a javaslatot illetően, figyelembe kell venni a szubszidiaritás elvét.

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok a következő okok miatt nem tudják kielégítő mértékben megvalósítani.

- A kibocsátáskereskedelem gazdasági előnyei csak akkor érhetők el, ha a kibocsátási egységekkel az egész Közösségen belül lehet kereskedni, illetve azokat az egész Közösségen belül elfogadják. Ennek elérése érdekében közös keretrendszer létrehozása szükséges.
- A Közösség légi közlekedési piacának nagyfokú integráltsága miatt, amennyiben a tagállamokban különféle politikákat alkalmaznak, torzulhat a verseny.

A javaslat célkitűzéseit a következő okok miatt lehet közösségi fellépéssel hatékonyabban megvalósítani:

- A légi közlekedés éghajlat-változási hatásainak csökkentésére irányuló összehangolt fellépés legjobb módja közösségi szintű jogszabály elfogadása. Mivel a közösségi repülőterek használatával érintett valamennyi légitársaság egyenlő elbánásban részesül, a verseny torzulása minimalizálható.
- A Tanács és az Európai Parlament a Bizottságot közösségi intézkedésre vonatkozó javaslatra hívta fel, és elismerte a kibocsátáskereskedelembe rejlő potenciált. A közösségi rendszer légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából módosítani kell a 2003/87/EK irányelvet.
- A Közösség a globális légi közlekedés fontos szereplője: a nemzetközi légi közlekedésből származó, a fejlett országok által az UNFCCC-nek bejelentett széndioxid kibocsátások körülbelül feléért felelős.
- A javaslat a közösségi rendszert egy közös keretrendszer létrehozása érdekében módosítja, ugyanakkor a megvalósítási és végrehajtási feladatokat a tagállamokra hagyja, amelyek ezek elvégzésében hatékonyabbak lehetnek.

A javaslat tehát megfelel a szubszidiaritás elvének.

- **Az arányosság elve**

A javaslat az alábbi okok miatt megfelel az arányosság elvének:

- A javaslat csak a rendszer megfelelő működésének biztosításához és a légi járművek üzemeltetőivel való elbánást illetően az egyes tagállamok közötti különbségekből adódó versenytorzulások megakadályozásához szükséges elemeket szabályozza. A következetesség biztosítása és a végrehajtási költségek csökkentése érdekében a javaslat a lehető legteljesebb mértékben felhasználja a közösségi rendszer már meglévő struktúráját. Olyan esetekben, ahol a meglévő rendszer szerinti eljárások nem alkalmazhatók a légi közlekedési ágazatra,

különleges rendelkezések meghozatalára került sor, megőrizve egyúttal a rendszer egyszerűségét és környezetvédelmi integritását.

- A kibocsátáskereskedelem a környezeti előnyök minden más eszközhöz képest alacsonyabb költségen történő elérésére alkalmas, ezért ez a leghatékonyabb módja az üvegházhatást okozó gázok légi közlekedésből származó kibocsátás kezelésének.

- **A jogi eszköz megválasztása**

Javasolt eszköz: Irányelv.

Egyéb eszközök az alábbi ok miatt nem lennének megfelelőek:

Mivel az irányelv a közösségi rendszer légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából egy másik irányelvet módosít, más jogi eszközök nem lennének megfelelőek.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONATKOZÁSOK

Az ezen irányelv szerinti tevékenységekkel kapcsolatos kiadásokat a környezetvédelmi célú pénzügyi eszközből (LIFE+, 2007–2013) finanszírozzák. Kiegészítő összegre nincs szükség.

5. KIEGÉSZÍTŐ INFORMÁCIÓ

- **Felülvizsgálati/módosító/megszüntetési záradék**

A javaslat módosító záradékot tartalmaz.

- **Megfelelési táblázat**

A tagállamok az irányelvet átültető nemzeti rendelkezések szövegét, valamint a rendelkezések és az ezen irányelv közötti megfelelést bemutató táblázatot kötelesek eljuttatni a Bizottsághoz.

- **Európai Gazdasági Térség**

A javasolt jogi aktus EGT-vonatkozású, ezért ki kell terjeszteni az Európai Gazdasági Térségre.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**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 javaslatára²,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére³,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁴,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárással összhangban⁵,

mivel:

- (1) Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶ 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 keretegyezményének⁷ végső célja az üvegházhatást okozó gázok légköri koncentrációinak olyan szinten történő stabilizálása, amely megakadályozza az éghajlat rendszerébe való veszélyes mértékű emberi beavatkozást. A Közösség

² HL C [...], [...], [...] o.

³ HL C [...], [...], [...] o.

⁴ HL C [...], [...], [...] o.

⁵ HL C [...], [...], [...] o.

⁶ 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.

⁷ HL L 33., 1994.2.7., 11. o.

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.

- (3) Az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezménye előírja, hogy valamennyi fél alakítson ki és hajtson 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 Jegyzőkönyv⁸ 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 kibocsátás-kereskedelmi rendszer túl kevésbé volt vonzó ahhoz, hogy tovább foglalkozzanak a kérdéssel. Ebből következően az ICAO Közgyűlésének 35-5. állásfoglalása nem javasolt új jogi eszközt, ehelyett támogatta a nyílt kibocsátás-kereskedelmet, illetve annak lehetőségét, hogy az államok terjesszék ki kibocsátás-kereskedelmi rendszereiket a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra is.
- (6) Az 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozattal létrehozott, hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program⁹ 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.

⁸ HL L 130., 2002.5.15., 1. o.

⁹ HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

- (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 Bizottság 2005. szeptember 27-én közleményt¹⁰ 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 elismerte, hogy a kibocsátáskereskedelem megfelelő tervezés esetén potenciálisan szerepet játszhat egy olyan átfogó intézkedéscsomag részeként, amelynek célja a légi közlekedés éghajlati hatásainak kezelése.
- (9) Ezen irányelv célja a légi közlekedés miatti éghajlatváltozási hatások csökkentésének kezelése a közösségi kibocsátás-kereskedelmi rendszernek a légi közlekedésre történő kiterjesztése útján.
- (10) 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.
- (11) 2011-től a közösségi repülőterek közötti járatok kibocsátásait be kell vonni a közösségi rendszerbe. 2012-től az összes közösségi repülőterre érkező és onnan felszálló járatra ki kell terjeszteni a rendszert. A közösségi rendszer ilyen módon modellként szolgálhat a rendszer globális kiterjesztéséhez. Amennyiben egy harmadik ország az abból az országból felszálló, közösségi repülőterre 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 érkező járatokra ne terjedjen ki.
- (12) 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

¹⁰ COM(2005) 459.

az általa okozott szén-dioxid kibocsátások jelentette hatás. A közelmúltban 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 helyi felhősödési 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. Míg a tudomány fejlettsége a különféle hatások összevetésére nem képes megfelelő módszert kialakítani, pragmatikus és elővigyázatos megközelítés szükséges. A nitrogénoxid-kibocsátásokkal más, a Bizottság által később előterjesztendő jogszabályok foglalkoznak.

- (13) 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.
- (14) 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 enyhítésre és az alkalmazkodásra vonatkozó kutatás és a fejlesztés finanszírozására, valamint a rendszer igazgatási költségeinek fedezésére. Az árverezésből származó bevételek felhasználásával különösen a globális energiahatékonysági és megújulóenergia-alapot, továbbá az erdők pusztulásának elkerülése és a fejlődő országokban az alkalmazkodás megkönnyítése érdekében tett intézkedéseket kell finanszírozni. Az árverésből származó bevételek felhasználásának rendelkezéseiről a Bizottságot értesíteni kell. Az ilyen értesítések nem mentesítik a tagállamokat a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésében meghatározott azon kötelezettség alól, hogy értesítést küldjenek bizonyos nemzeti intézkedésekről. Az irányelv nem sérti az olyan jövőbeli állami támogatásokra vonatkozó eljárások kimenetelét, amelyeket a Szerződés 87. és 88. cikkével összhangban végeznek.
- (15) A rendszer költséghatékonyságának növelése érdekében a légi jármű-üzemeltetők számára lehetővé kell tenni a projekttevékenységekből eredő CER-ek és ERU-k használatát, hogy a kibocsátási egységek átadására vonatkozó kötelezettségek teljesítése összehangolt szinten megtörténjen.
- (16) 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.
- (17) 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 légijármű-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.

- (18) 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.
- (19) A közösségi rendszernek a kibocsátások nyomon követésével, jelentésével és ellenőrzésével kapcsolatosan a gazdasági szereplőkre alkalmazandó rendelkezéseit a légi járművek üzemeltetőire is alkalmazni kell.
- (20) 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 elfogadni¹¹.
- (21) Különösen olyan hatáskört kell a Bizottságra ruházni, amelyek lehetővé teszik a nem ingyenesen kiosztandó légi közlekedési kibocsátási egységek árverezésére vonatkozó intézkedéseket elfogadását, illetve az I. mellékletben szereplő légi közlekedési tevékenységek módosítását olyan esetekben, amikor harmadik ország intézkedéseket vezet be a légi közlekedés éghajlatváltozási hatásának csökkentése érdekében. Mivel az említett intézkedések általános hatályúak, és céljuk ezen irányelv nem lényegi elemeinek módosítása, illetve ezen irányelvnek új, nem lényegi elemekkel történő kiegészítése vagy módosítása útján történő bővítése, ezeket az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (22) 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.
- (23) 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:

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

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

„I. fejezet Általános rendelkezések”

- (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) a következő pontokkal egészül ki:
 - „o) „légijármű-üzemeltető”: az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenység folytatásának idején légi járművet üzemeltető személy, vagy ha az üzemeltető kiléte ismeretlen, vagy a légi jármű tulajdonosa nem bizonyítja, hogy valamely másik személy az üzemeltető, a légi jármű tulajdonosa;
 - p) “igazgatásért felelős tagállam”: a 18a. cikkel összhangban az adott légijármű-üzemeltető tekintetében a rendszer igazgatásáért felelős tagállam;
 - q) „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;
 - r) „korábbi légiforgalmi kibocsátások”: a 2004., 2005. és 2006. naptári évben az I. mellékletben felsorolt repülési tevékenységet végző légi járművek éves kibocsátásainak átlaga.”

- (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 2011. január 1. és 2012. december 31. közötti időszakra a légijármű-üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes száma a korábbi összes légiforgalmi kibocsátások éves átlaga 100 %-ának felel meg.
2. A 2013. január 1-jén kezdődő, a 11. cikk (2) bekezdésében említett időszakra a légijármű-üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége a korábbi légiforgalmi kibocsátások 100 %-a és az adott időszakban eltelt évek száma szorzatának felel meg.
3. A 11. cikk (2) bekezdésében említett második időszakra és minden ezt követő időszakra a légijármű-üzemeltetők számára kiosztandó légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége a korábbi légiforgalmi kibocsátások 100 %-a és az adott időszakban eltelt évek száma szorzatának felel meg.
4. 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. A 3b cikk (1) bekezdésében említett időszakban az egységek egy bizonyos százaléka kerül árverésre. Ez a százalékarány a tagállamok által javasolt átlagnak felel majd meg, amely tartalmazza majd a III. fejezet szerint az adott időszakra vonatkozó nemzeti kiosztási terveikben szereplő árveréseket is.
2. A későbbi időszakokat illetően az árverésre kerülő egységek százalékaránya figyelembe veszi ezen irányelv általános felülvizsgálatát.
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 3b. cikk (1) bekezdésében említett időszakra a referenciaév 2010, és a 3b. cikkben 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. Az (3) bekezdéssel összhangban árverésen értékesített egységekből származó bevételeket az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának enyhítésére, az éghajlatváltozás hatásaihoz történő alkalmazkodásra, az enyhítésre és az alkalmazkodásra vonatkozó kutatás és a fejlesztés finanszírozására és az ezen

irányelvvel kapcsolatosan az igazgatásért felelős tagállamokban felmerült költségek fedezésére kell felhasználni. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e bekezdés alapján meghozott intézkedésekről.

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

3d. cikk

Az egységek kiosztása és kiadása a légijármű-üzemeltetőknek

1. Minden egyes légijármű-üzemeltető a 3b. cikkben említett minden egyes időszak tekintetében kérelmezheti a 3c. cikkel 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 tonnakilométer-adatokat tartalmazó kérelmet az üzemeltető nyújtja be az igazgatásért felelős tagállamnak. 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 3b. cikkben említett minden egyes időszak kezdetét legalább tizenöt hónappal megelőzően a Bizottság határoz a következőkről:
 - a) az említett időszakra a 3b. cikkel összhangban kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyisége;
 - b) az említett időszakra a 3c. cikkel összhangban ingyenesen kiosztandó kibocsátási egységek száma;
 - c) a Bizottság részére a (2) bekezdéssel összhangban kérelmet benyújtó légijármű-üzemeltetők részére a kibocsátási egységek ingyenes kiosztásához alkalmazott teljesítménymutató.

A c) pontban említett teljesítménymutatót a kibocsátási egységek b) 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 légijármű-üzemeltető részére az adott időszakban kiosztott kibocsátási egységek teljes száma, amelyet a kérelemben szereplő tonnakilométer-adatoknak a (3) bekezdés c) 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.

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) A 6. cikk (2) bekezdésének e) pontjában az „egység” szó után a következőt kell beilleszteni: „ – a II. fejezet szerint kiosztott egységek kivételével – „
- (5) A IV. fejezet címsora a következőkkel egészül ki a 11. cikk után:

„IV. fejezet

A légi közlekedésre és az álló létesítményekre alkalmazandó rendelkezések”

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

„(1a) A (3) bekezdésre figyelemmel, a 3b. cikkben említett minden egyes időszakban a tagállamok lehetővé teszik a légi jármű-üzemeltetők számára 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 megállapított százalékos arányok átlaga.

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

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

c) A 3. bekezdésben az „egységet” szó után a következőt kell beilleszteni: „ – a II. fejezet szerint kiosztott egységek kivételével – „.

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

(10) 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

b) a (3) bekezdésben:

i) a „a létesítmények üzemeltetői” helyébe a következő lép: „az üzemeltetők vagy a légi jármű-üzemeltetők”;

ii) a „létesítményükből” szó után a következőt kell beilleszteni: „, vagy 2010-től az általuk üzemeltetett légi járműből”.

(11) A 15. cikk a következőképpen módosul:

a) az első bekezdésben:

i) az „üzemeltetők” szót az „üzemeltetők és légi jármű-üzemeltetők” váltja fel;

ii) az „V. melléklet” kifejezést követően a szöveg a következővel egészül ki: „és bármely, a Bizottság által a bekezdéssel összhangban elfogadott részletes rendelkezés”;

b) a második bekezdésben:

i) az „üzemeltető” szót az „üzemeltető és légi jármű-üzemeltető” váltja fel;

ii) az „V. mellékletben” kifejezést követően a szöveg a következővel egészül ki: „és bármely, a Bizottság által a bekezdéssel összhangban elfogadott részletes rendelkezésben”; és végül

c) 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.”

(12) A 16. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdésben a „legkésőbb 2003. december 31-ig” kifejezést el kell hagyni;
- b) a (2) bekezdésben:
 - i) az „üzemeltetők” szót az „üzemeltetők és légi jármű-üzemeltetők” váltja fel;
 - ii) „a 12. cikk (3) bekezdésben” kifejezést „az ezen irányelvben” váltja fel; és végül
- c) a (3) bekezdésben:
 - i) az „üzemeltetőt” szót az „üzemeltetőt és légi jármű-üzemeltetőt” váltja fel;
 - ii) a második mondatban el kell hagyni az „, a létesítmény által” kifejezést.

(13) 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:
 - a) az adott tagállam által a légifuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK rendelet¹² 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
 - b) 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:
 - a) 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

¹² HL L 24., 1992.8.24., 1. o.

- 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.

18b. cikk

Az Eurocontrol által nyújtott támogatás

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

- (14) A 19. cikk (3) bekezdése a következő szöveggel egészül ki: „továbbá azokat, amelyek figyelembe veszik a közösségi rendszer repülési tevékenységekre történő kiterjesztését”. A rendelet lehetővé teszi a légi jármű-üzemeltetőknek, hogy a jegyzékekkel együttükön keresztül a II. fejezet szerint kiosztott kibocsátási egységet a III. fejezet szerint kiosztott kibocsátási egységre cseréljen. A kezelők kérésre elvégzik az ilyen cseréket.”
- (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 az említett országból induló és a Közösségbe érkező légi járatok tekintetében, amelyek legalább egyenértékűek ezen irányelv követelményeivel, a Bizottság az említett országból érkező légi járatoknak az I. mellékletben szereplő repülési tevékenységekből való kizárása tekintetében a 3b. cikkben említett következő időszakról 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.

2. cikk Átültetés

1. Ennek az irányelvnek a hatálybalépése után legkésőbb 12 hónappal 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. 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 Brüsszelben, ...-án/-én

*az Európai Parlament részéről
az elnök
[...]*

*a Tanács részéről
az elnök
[...]*

MELLÉKLET

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

(1) Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„AZ EZEN IRÁNYELV HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ TEVÉKENYSÉG-KATEGÓRIÁK”

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

„A 2011. évben csak a Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérre érkező vagy onnan induló légi járatokat vonják be a légi közlekedési tevékenységbe. 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 tevékenység-kategóriával egészül ki:

“

Légi közlekedés A Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérre érkező vagy onnan induló légi járatok. E tevékenység nem vonatkozik az alábbiakra: a) uralkodó és közvetlen családja, állam- és kormányfők, valamint miniszterek hivatalos út alkalmával történő szállítása során megvalósult repülések, ahol ezt meg kell indokolni a megfelelő státuszindikátornak a repülési terven történő feltüntetésével; b) a megfelelő illetékes hatóság által engedélyezett, a katonai légi járművek által végzett katonai célú repülések, valamint a vámhatóságok és rendőri szervek által végrehajtott keresési és mentési repülések; c) a kizárólag az 1944. évi nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 2. mellékletében meghatározott látvarepülési szabályok szerint végzett repülések;	szén-dioxid
---	--------------------

d) az olyan repülőtéren végződő repülések, amelyről a légi jármű felszállt, amennyiben közbeni leszállásra nem kerül sor; e) 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 indokoltta teszi, feltéve, hogy a repülés célja nem utas- és/vagy teher szállítás, illetve a légi jármű kereskedelmi áttelepítése vagy átrepülése; f) a kizárólag a légi navigáció földi támogatásához felhasznált vagy ilyen felhasználásra szánt berendezések ellenőrzése vagy tesztelése céljából végzett repülések, kivéve az érintett légi jármű helymeghatározását célzó repüléseket; és végül g) az igazoltan kevesebb mint 5 700 kg maximális felszállási súllyal rendelkező légi járművel végzett repülés.	
--	--

”

(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 biomassza 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 befoglalnia:

- 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;
 - 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:

tonnakilométer = távolság x 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

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:
- „A. RÉSZ – Az álló létesítményekből származó kibocsátások ellenőrzése”
- b) a szöveg a következő B. résszel egészül ki:
- „B. 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 légijármű-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 légijármű-üzemeltetőre történő hivatkozásként kell értelmezni;
- c) a (6) bekezdésben a létesítményben végzett tevékenységekre történő hivatkozást a jelentéssel érintett, a légijármű-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;
- 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 légijármű-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 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.”

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT CÍME:

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

2. TEVÉKENYSÉGALAPÚ IRÁNYÍTÁSI ÉS KÖLTSÉGVETÉS-TERVEZÉSI KERET

Érintett politikai terület(ek) és a kapcsolódó tevékenység(ek):

Szakpolitikai terület: 07 Környezet

0703 tevékenységalapú költségvetés-tervezési tevékenységi kód: A Közösség környezeti politikájának és jogszabályainak végrehajtása

3. KÖLTSÉGVETÉSI TÉTELEK

3.1. Költségvetési tételek (működési tételek és kapcsolódó technikai és igazgatási segítségnyújtási tételek (korábban: BA-tételek)) beleértve a következő költségvetési megnevezéseket:

07 03 07 cikk – LIFE+ (környezetvédelmi célú pénzügyi eszköz — 2007–2013)

3.2. A fellépés és a pénzügyi hatás időtartama:

A 2007–2013 közötti időszakra a szükséges előirányzatokat a LIFE+ programra vonatkozóan már előirányzott forrásokból finanszírozzák. Kiegészítő összegre nincs szükség.

3.3. Költségvetési jellemzők (további sorok hozzáadása lehetséges):

Költségvetési tétel	Kiadás típusa		New	EFTA-hozzájárulás	Tagjelölt országok hozzájárulásai	A pénzügyi terv fejezete
07 03 07	nem kötelező	diff.	NEM	NEM	NEM	NEM 2

4. FORRÁSOK ÁTTEKINTÉSE

4.1. Pénzügyi erőforrások

4.1.1. A kötelezettségvállalási előirányzatok és a kifizetési előirányzatok áttekintése

millió EUR (három tizedesjegyig)

Kiadás típusa	Szakasz száma		2007	2008	2009	2010	2011	2012 és később	Összesen
---------------	---------------	--	------	------	------	------	------	----------------	----------

Működési kiadások¹³

Kifizetési előirányzatok	8.1.	a	0.200	0.140	0.065	0.000	0.000	0.200	0.605
Kötelezettség-vállalás		b	0.100	0.130	0.127	0.048	0.00	0.200	0.605

A referenciaösszegbe beletartozó igazgatási kiadások¹⁴

Technikai és igazgatási segítségnyújtás	8.2.4.	c	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
---	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TELJES REFERENCIAÖSSZEG

Kötelezettségvállalási előirányzatok		a+c	0.200	0.140	0.065	0.000	0.000	0.200	0.605
Kifizetési előirányzatok		b+c	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

A referenciaösszegbe nem beletartozó igazgatási kiadások¹⁵

Személyi és kapcsolódó kiadások	8.2.5.	d	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.648
A referenciaösszegbe nem beletartozó, a személyi és kapcsolódó kiadásoktól eltérő kiadások	8.2.6.	e	0.004	0.085	0.058	0.031	0.031	0.031	0.240

A fellépés indikatív összköltsége

¹³ Olyan kiadások, amelyek nem tartoznak az érintett xx. cím xx 01. alcíme alá.

¹⁴ A(z) xx cím xx 01 04. jogcímcsoportja alá tartozó kiadások.

¹⁵ A(z) xx 01. alcím alá tartozó, a(z) xx 01 04. és a(z) xx 01 05. jogcímcsoportokon kívüli kiadások.

TELJES KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSI ELŐIRÁNYZAT, beleértve a személyi költséget		a+c +d +e	0.312	0.333	0.231	0.139	0.139	0.339	1.493
TELJES KIFIZETÉSI ELŐIRÁNYZAT, beleértve a személyi költséget		b+c +d +e	0.212	0.323	0.293	0.187	0.139	0.339	1.493

A társfinanszírozás részletezése

Amennyiben a javaslat tartalmazza a tagállamok vagy más szervek által (kérjük, nevezze meg) biztosított társfinanszírozást, a társfinanszírozás becsült szintjét a lent szereplő táblázatban meg kell jelölni (további sorok hozzáadása lehetséges, ha a társfinanszírozás biztosítására különböző szerveket irányoztak elő):

millió EUR (három tizedesjegyig)

Társfinanszírozó szerv		n. év	n 1	n 2	n 3	n +4	n + 5 és később	Összesen
.....	f	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
TELJES KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁSI ELŐIRÁNYZAT társfinanszírozással	a+c +d +e +f							

4.1.2. A pénzügyi programozással való összeegyeztethetőség

- ☒ A javaslat összeegyeztethető a jelenlegi pénzügyi programozással.
- ☐ A javaslat miatt a pénzügyi terv vonatkozó fejezetének átdolgozása szükséges.
- ☐ A javaslat miatt szükség lehet az intézményközi megállapodás rendelkezéseinek¹⁶ alkalmazására (azaz rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a pénzügyi terv módosítására).

4.1.3. A bevételre gyakorolt pénzügyi hatás:

- ☒ A javaslatnak nincs kihatása a bevételre
- ☐ A javaslatnak van pénzügyi kihatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

¹⁶ Lásd az intézményközi megállapodás 19. és 24. pontját.

Megjegyzés: A bevételre gyakorolt hatás számítási módszerével kapcsolatos minden részletet és észrevételt külön mellékletben kell bemutatni.

millió EUR (egy tizedesjegyig)

Költségvetési tétel	Bevétel	n-1 év előttrifellépés	A fellépés után					
			[n. év]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁷
	a) Bevétel abszolút összege							
	b) A bevétel változása	Δ						

(Minden érintett költségvetési tételt fel kell tüntetni; ha a kihatás több költségvetési tételt is érint, a táblázatot megfelelő számú sorral ki kell egészíteni.)

4.2. Teljes munkaidős egyenértékben kifejezett humán erőforrás (beleértve a tisztviselőket, az ideiglenes alkalmazottakat és a külső személyzetet) – a részleteket lásd a 8.2.1. pontban.

Éves szükségletek	2007	2008	2009	2010	2011	2012 és később
A személyi állomány teljes létszáma	1A*/A D	1A*/ AD	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D

5. JELLEMZŐK ÉS CÉLKITŰZÉSEK

5.1. A rövid vagy hosszú távon kielégítendő igény

A légi közlekedés éghajlat-változási hatásának csökkentése az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei közösségi kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztésével (lásd az indokolásban “A javaslat alapjai és célkitűzései” című részt). E célból pénzügyi források szükségesek a következőkhöz:

- a javaslat végrehajtási szabályainak és az ebben előírt iránymutatásnak a kialakítása;
- a végrehajtással kapcsolatos tanulmányok vagy más technikai segítségnyújtás beszerzése;
- a Bizottságra az irányelv által rótt feladatok elvégzése, ideértve a légi közlekedési kibocsátási engedélyek kiosztásával kapcsolatos határozatokat és az egyes

¹⁷ A táblázat szükség esetén (tehát ha a fellépés időtartama meghaladja a hat évet) további oszlopokkal bővíthető.

légijármű-üzemeltetők igazgatásáért felelős tagállamok listájának elkészítését és fenntartását;

Az irányelv végrehajtásával kapcsolatos vizsgálatok vagy más technikai segítségnyújtás beszerzéséhez várhatóan az első évben 200 000 EUR, a második évben 140 000 EUR, a harmadik évben 40 000 EUR szükséges. 2012-ben további technikai segítségnyújtás és értékelés céljából várhatóan további 200 000 EUR szükséges.

A közösségi független ügyleti jegyzőkönyvre vonatkozó informatikai rendszerek kiigazítása a 2009. évre tervezett (25 000 EUR).

5.2. A közösségi részvétel által képviselt hozzáadott érték, valamint a javaslatnak az egyéb pénzügyi eszközökkel való összeegyeztethetősége és esetleges szinergiája

A légi közlekedés éghajlat-változási hatásainak csökkentésére irányuló harmonizált fellépés legjobb módja közösségi szintű jogszabály elfogadása. (Lásd még az indokolás 3. szakaszát is.)

Működési kiadásról a közvetlen központi irányítástól függően a LIFE+ költségvetésének keretében rendelkeznek.

5.3. A javaslat céljai, az attól várt eredmények, illetve az azzal összefüggő mutatók a tevékenységalapú irányítás keretében.

A légi közlekedés éghajlat-változási hatásának csökkentése az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei közösségi kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztésével. Különösen:

- a légi közlekedési ágazat bevonása az éghajlatváltozás enyhítésére tett törekvésekbe;
- az éghajlatváltozás külső költségeinek internalizálása; és végül
- a légi közlekedési tevékenység környezeti teljesítményének javításához való hozzájárulás a légi közlekedési üzemeltetők tekintetében az általuk az éghajlatra gyakorolt hatások csökkentésére irányuló gazdasági ösztönzők erősítésével.

5.4. Végrehajtási módszer (indikatív)

X Központosított irányítás

X közvetlenül a Bizottság által

☐ közvetetten, a következő szervezetek történő hatáskör-átruházással:

☐ végrehajtó hivatalok

☐ a Községek által létrehozott szervezetek a költségvetési rendelet 185. cikkében említettek szerint

- ☐ nemzeti közszektorba tartozó szervek/közszolgáltatási feladattal rendelkező szervek.
- ☐ **Megosztott vagy decentralizált irányítás**
 - ☐ a tagállamokkal
 - ☐ harmadik országokkal
- ☐ **Nemzetközi szervezetekkel közös irányítás (nevezze meg)**

Megjegyzés:

6. FELÜGYELET ÉS ÉRTÉKELÉS

6.1. Felügyeleti rendszer

A tagállamoknak jelentést kell tenniük valamennyi, ezen irányelv végrehajtása érdekében hozott tevékenységről és intézkedésről.

A Bizottság által az irányelv végrehajtása céljából aláírt szerződéseknek rendelkezniük kell a Bizottság (vagy egy általa jóváhagyott képviselő) által végzett felügyeletről és pénzügyi ellenőrzésről, illetve a Számvevőszék által végzett ellenőrzésről, szükség esetén mindezt a helyszínen elvégezve.

6.2. Értékelés

6.2.1. Előzetes értékelés

Lásd az e javaslatához bizottsági személyzeti munkadokumentum formájában mellékelt hatásvizsgálatot. Valamennyi javasolt intézkedés gazdasági, társadalmi, egészségügyi és környezeti hatását értékelték.

6.2.2. A közbenső/utólagos értékelés után tett intézkedések (a hasonló múltbeli tapasztalatokból levont tanulságok)

A javasolt intézkedések és a mellékelt hatásvizsgálat figyelembe veszi a közösségi rendszer működésének tanulságait.

6.2.3. A jövőbeli értékelések feltételei és gyakorisága

Nem alkalmazható

7. CSALÁS ELLENI INTÉZKEDÉSEK

A belső ellenőrzésre vonatkozó 14., 15., 16., 18., 19., 20., és 21., kötelező rendelkezések és az Európai Közösségek általános költségvetésére alkalmazandó költségvetési rendeletről szóló 1605/2002/EK, Euratom tanácsi rendeletben meghatározott elvek teljes körűen alkalmazásra kerülnek.

8. A FORRÁSOK RÉSZLETEZÉSE

8.1. A javaslat célkitűzéseinek pénzügyi költségei

Kötelezettségvállalási előirányzatok millió euróban (3 tizedesjegyig)

(Fel kell tüntetni a célkitűzésekre, a fellépésekre és a teljesítésekre vonatkozó fejezeteket)	Teljesítés típusa	Átlagköltség	2007		2008		2009		2010		2011		2012 és később		ÖSSZESEN	
			Teljesítések száma	Összes költség	Teljesítések száma	Összes költség	Teljesítések száma	Összes költség	Teljesítések száma	Összes költség	Teljesítések száma	Összes költség	Teljesítések száma	Összes költség	Teljesítések száma	Összes költség
MŰVELETI CÉLKITŰZÉS ¹⁸ A végrehajtási szabályok és a bizottsági határozatok kialakítása	Tanulmányok és konzultációk A végrehajtási rendszerek kiigazítása		1	0.200	1	0.140	1	0.065		0.000		0.000	1	0.200		0.605
TELJES KÖLTSÉG				0.200		0.140		0.65		0.000		0.000		0.200		0.605

¹⁸ Az 5.3. szakaszban leírtak szerint.

8.2. Igazgatási kiadások

8.2.1. Személyi állomány létszáma és típusa

Foglalkoztatási jellege		A fellépés kezelésére a meglévő és/vagy pótlólagos állományból kirendelendő létszám (álláshelyek száma/teljes munkaidős egyenérték)					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tisztviselők vagy ideiglenes alkalmazottak ¹⁹ (XX 01 01.)	A*/adminisztrátor	1	1	1	1	1	1
	B*,C*/asszisztens						
A(z) XX 01 02. jogcímcsoportból finanszírozott állomány ²⁰							
A(z) XX 01 04/05. jogcímcsoportból finanszírozott egyéb állomány ²¹							
ÖSSZESEN		1	1	1	1	1	1

8.2.2. A fellépés keretében felmerülő feladatok leírása

- Az árverésre vonatkozó végrehajtási rendeletek és a nyomon követési, jelentési és ellenőrzési előírásokra vonatkozó iránymutatások elkészítése
- A tagállami végrehajtás ellenőrzése
- Az igazgatásért felelős tagállamok listájának elkészítése és naprakésszé tétele
- A légi közlekedési ágazat számára rendelkezésre bocsátott kibocsátási egységek kiosztásával kapcsolatos bizottsági határozatok.

8.2.3. A – jogszabályban meghatározott – állomány származási helye

- ☐ A cserére vagy meghosszabbításra kerülő program irányításához jelenleg hozzárendelt álláshelyek
- ☐ Az n. évi éves politikai stratégia/előzetes költségvetés-tervezet keretében már hozzárendelt álláshelyek
- ☐ A következő éves politikai stratégia/előzetes költségvetés-tervezet eljárásának a keretében igényelendő álláshelyek

¹⁹ Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.

²⁰ Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.

²¹ Amelynek költségét tartalmazza a referenciaösszeg.

X Az érintett szolgálaton belül meglévő állomány felhasználásával átcsoportosítandó álláshelyek (belső áthelyezés)

☐ Az n. évben szükséges, de az éves politikai stratégiában/előzetes költségvetés-tervezetben az adott évre nem előirányozott állások.

8.2.4. A referenciaösszegbe beletartozó egyéb igazgatási kiadások (XX 01 04/05 – Igazgatási kiadások)

millió EUR (három tizedesjegyig)

Költségvetési tétel (szám és megnevezés)	2007	2008	2009	2010	2011	2012 és később	ÖSSZE SEN
1 Technikai és igazgatási segítségnyújtás (beleértve a kapcsolódó személyi költségeket)							
Végrehajtó hivatalok ²²							
Egyéb technikai és igazgatási segítségnyújtás							
- belső							
- külső							
Teljes technikai és igazgatási segítségnyújtás							

8.2.5. A referenciaösszegbe nem beletartozó személyi és kapcsolódó költségek

millió EUR (három tizedesjegyig)

A személyi állomány fajtája	2007	2008	2009	2010	2011	2012 és később
Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak (XX 01 01.)	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108
A(z) XX 01 02. jogcímcsoportból finanszírozott személyi állomány (kiegészítő alkalmazottak, kihelyezett tagállami szakértők, szerződéses alkalmazottak stb.) (nevezze meg a költségvetési tételt)						

²²

Hivatkozni kell az érintett végrehajtó hivatal(ok)ra vonatkozó pénzügyi kimutatásra.

Személyi és kapcsolódó – a referenciaösszegbe NEM beletartozó – költségek összesen	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108	0.108
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Számítás – Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak

A 8.2.1. pontban említett 1A*/AD tisztviselő szokásos bére 0,108 millió EUR.

Számítás – A(z) XX 01 02. jogcímcsoportból finanszírozott személyzet

Nem alkalmazható

8.2.6. A referenciaösszegbe nem beletartozó egyéb igazgatási kiadások

millió EUR (három tizedesjegyig)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 és később	ÖSSZESEN
XX 01 02 11 01 – Kiküldetések	0.004	0.004	0.004	0.004	0.004	0.004	0.024
XX 01 02 11 02 – Ülések és konferenciák	0.000	0.027	0.027	0.027	0.027	0.027	0.135
XX 01 02 11 03 – Bizottságok ²³	0.000	0.054	0.027	0.000	0.000	0.000	0.081
XX 01 02 11 04 – Tanulmányok és konzultációk	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
XX 01 02 11 05 – Információs rendszerek	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
2. Egyéb irányítási kiadások összesen (XX 01 02 11)							
3. Egyéb igazgatási jellegű kiadások (a költségvetési tétel megadása mellett)							
A személyi és kapcsolódó költségeken kívüli (a referenciaösszegbe NEM tartozó) igazgatási kiadások összesen	0.004	0.085	0.058	0.031	0.031	0.031	0.240

²³

Pontosítsa a bizottság típusát, valamint azt a csoportot, amelyhez az tartozik.

Számítás – A referenciaösszegbe nem beletartozó egyéb igazgatási kiadások

Terv szerint 2009 és 2013 között a tagállamokban a javaslat kifejtése és végrehajtásának megkönnyítése érdekében évente négy, egyenként 1 000 EUR költségű kiküldetés szerepel.

Az Éghajlatváltozási Bizottság ülései (egyenként 27 000 EUR költség) 2008. és 2009. évben várhatóak a szabályok és útmutatók elfogadására.

A szükséges emberi és adminisztratív erőforrásokat az irányítást végző főigazgatóságnak az éves kiosztási eljárás keretében nyújtott erőforrásokból biztosítják.