

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2008/101/EÜ,

19. november 2008,

millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 175 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust, ⁽¹⁾võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, ⁽²⁾toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiviga 2003/87/EÜ (millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem) ⁽⁴⁾ on kehtestatud ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem, et vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid kulutasuval ja majanduslikult tõhusal viisil.

⁽¹⁾ ELT C 175, 27.7.2007, lk 47.

⁽²⁾ ELT C 305, 15.12.2007, lk 15.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 13. novembri 2007. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), nõukogu 18. aprilli 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 122 E, 20.5.2008, lk 19) ja Euroopa Parlamendi 8. juuli 2008. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata). Nõukogu 24. oktoobri 2008. aasta otsus.

⁽⁴⁾ ELT L 275, 25.10.2003, lk 32.

(2) Euroopa Ühenduse nimel nõukogu otsusega 94/69/EÜ ⁽⁵⁾ heaks kiidetud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni (UNFCCC) lõppeesmärk on stabiliseerida kasvuhoonegaaside sisaldus atmosfääris tasemel, mis hoiaks ära inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid.

(3) 8. ja 9. märtsil 2007 Brüsselis kogunenud Euroopa Ülemkogu pidas väga oluliseks saavutada strateegiline eesmärk, mille kohaselt ei tohiks maailma keskmise õhutemperatuuri tõus ületada 2 °C võrreldes industriaalajastule eelnenud ajajärgu tasemega. Viimased teaduslikud andmed, millest valitsustevaheline kliimamuutuste paneel (IPCC) andis teada oma neljandas hindamisaruandes, näitavad veelgi selgemalt, et kliimamuutuste kahjulikud mõjud kujutavad aina tõsisemat ohtu ökosüsteemidele, toiduainete tootmisele ning säästva arengu ja aastatuhande arengueesmärkide saavutamisele, samuti inimeste tervisele ja turvalisusele. 2 °C eesmärgi käeulatuses hoidmine nõuab kasvuhoonegaaside kontsentratsiooni stabiliseerimist atmosfääris ligikaudu 450 ppmv CO₂ ekvivalendi tasemel, mille saavutamiseks peaks kasvuhoonegaaside heitkogused maailmas saavutama tippaseme järgmise 10–15 aasta jooksul ning heitkoguste hulk oluliselt langema aastaks 2050 vähemalt 50 % allapoole 1990. aasta taset.

(4) Euroopa Ülemkogu rõhutas, et Euroopa Liit püüdleb selle poole, et muuta Euroopa äärmiselt energiatõhusaks ja vähe kasvuhoonegaase tootvaks majanduseks, ning otsustas, et kuni 2012. aasta järgset perioodi käsitleva ülemaailmse ja üldise kokkuleppe sõlmimiseni pühendub EL kindlalt ja sõltumatult eesmärgile vähendada 2020. aastaks kasvuhoonegaaside heitkoguseid vähemalt 20 % võrreldes 1990. aastaga. Lennundusest lähtuvate kasvuhoonegaaside heitkoguste piiramine on oluline panus selle püüdluse realiseerimisse.

⁽⁵⁾ EÜT L 33, 7.2.1994, lk 11.

- (5) Euroopa Ülemkogu rõhutas, et EL on võtnud endale ülesandeks saavutada kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks 2012. aasta järgsel perioodil ülemaailmne ja laiahaardeline kokkulepe, mis oleks tõhus, mõjus ja tasakaalustatud lahendus kliimamuutustega toimetulekuks vajalikus ulatuses. Euroopa Ülemkogu leppis kokku vähendada aastaks 2020 kasvuhoonegaaside heitkoguseid 30 % võrreldes 1990. aastaga, mis oleks ELi panus 2012. aasta järgset perioodi käsitlevasse üldisesse ülemaailmsetesse kokkuleppesse, eeldusel et teised arenenud riigid võtavad endale võrreldavaid heitkoguste vähendamise kohustusi ning majanduslikult enam arenenud arenguriigid panustavad piisavalt vastavalt oma kohustustele ja igaihe võimalustele. EL võtab jätkuvalt juhtrolli läbirääkimistel ambitsioonika rahvusvahelise lepingu sõlmimiseks, mille tulemusena saavutatakse eesmärk, et maailma keskmise temperatuuri tõus ei ületaks 2 °C, ning tal on hea meel edu üle, mis saavutati selle eesmärgi suhtes 2007. aasta detsembris Balis toimunud UNFCCC osaliste 13. konverentsil. EL püüab tagada, et selline ülemaailmne kokkulepe sisaldab meetmeid lennundusest lähtuvate kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, ning sel juhul peaks komisjon kaaluma, millised muudatused on vajalikud käesolevas õhusõidukite käitajate suhtes kohaldatavas direktiivis.
- (6) Euroopa Parlament võttis 14. veebruaril 2007. aastal vastu resolutsiooni kliimamuutuse kohta, ⁽¹⁾ milles ta viitas eesmärgile piirata keskmist globaalset temperatuuri tõusu 2 °C-ni üle industriaalühiskonna eelse taseme, nõudis tungivalt, et Euroopa Liit säilitaks juhtrolli läbirääkimistel, pidades silmas kliimamuutuse rahvusvahelise raamistiku loomist perioodiks pärast 2012. aastat, ja säilitaks suured ambitsioonid tulevastes aruteludes rahvusvaheliste partneritega, ning rõhutas vajadust kohustuda vähendama üldiselt kõigis tööstusriikides 2020. aastaks heitkoguseid 30 % võrra 1990. aasta heitkoguste tasemega võrreldes, et saavutada 2050. aastaks vähendamine suurusjärgus 60–80 %.
- (7) UNFCCC kohaselt tuleb kõigil osalistel sõnastada ja rakendada riiklikud ning vajaduse korral piirkondlikud kavad, mis sisaldavad meetmeid kliimamuutuste leevendamiseks.
- (8) Euroopa Ühenduse nimel nõukogu otsusega 2002/358/EÜ ⁽²⁾ heaks kiidetud UNFCCC Kyoto protokollis on ette nähtud, et arenenud riigid taotleavad koostöös Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooniga (ICAO) selliste lennunduses tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste piiramist ja vähendamist, mida Montreali protokolliga ei reguleerita.
- (9) Kuigi ühendus ei ole 1944. aastal Chicagos sõlmitud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) osaline, on kõik liikmesriigid kõnealuse konventsiooni osalised ja Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) liikmed. Liikmesriigid jätkavad koos teiste ICAO liikmesriikidega lennunduse kliimamõju vähendamise meetmete, sealhulgas turupõhiste vahendite arendamise toetamist. Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) lennundusalase keskkonnakaitse komitee kuuendal istungil 2004. aastal jõuti kokkuleppele, et ICAO egiidi all vastu võetud uuele õigusaktile tuginev lennundusspetsiifiline heitkogustega kauplemise süsteem tundus olevat piisavalt ebasobiv, et seda sel ajal mitte edasi arendada. Seepärast ei pakkunud 2004. aasta septembris toimunud ICAO assamblee resolutsioon A35-5 välja uut õigusakti, vaid kinnitas selle asemel avatud heitkogustega kauplemise ja võimaluse, mille abil riigid saavad rahvusvahelise lennunduse heitkogused liita oma heitkogustega kauplemise süsteemiga. 2007. aasta septembris toimunud ICAO 36. assamblee resolutsiooni A36-22 liites L soovitatakse osalisriikidel mitte rakendada heitkogustega kauplemise süsteemi teiste osalisriikide õhusõidukite käitajate suhtes, välja arvatud nende riikide vastastikusel kokkuleppel. Tuletades meelde, et Chicago konventsioonis tunnistatakse selgesõnaliselt iga osalise õigust kohaldada mittediskrimineerivalt oma seadusi ja eeskirju kõikide riikide õhusõidukite suhtes, tegid Euroopa Ühenduse liikmesriigid ja 15 muud Euroopa riiki selle resolutsiooni suhtes reservatsiooni ning jätsid endale Chicago konventsiooni alusel õiguse kehtestada ja kohaldada turupõhiseid meetmeid mittediskrimineerivalt kõigi riikide õhusõidukite käitajate suhtes, kes pakuvad nende territooriumile saabuvaid või sealt väljuvaid või nende territooriumi piires toimuvaid lende.
- (10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega nr 1600/2002/EÜ ⁽³⁾ kehtestatud kuuendas keskkonnaalases tegevusprogrammis on sätestatud, et ühendus määrab kindlaks ja viib ellu erimeetmed lennuliiklusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, kui nende meetmete kohta ei sõlmita 2002. aastaks kokkulepet ICAOga. Nõukogu on oma 2002. aasta oktoobri, 2003. aasta detsembri ja 2004. aasta oktoobri järeldustes komisjoni korduvalt üles kutsunud tegema ettepanekuid meetmete kohta, et vähendada rahvusvahelise õhutranspordi kliimamõju.
- (11) Vajaliku märkimisväärse vähendamise saavutamiseks tuleks poliitikat ja meetmeid rakendada liikmesriikide ja ühenduse tasandil kõigis ühenduse majandussektorites. Kui lennundussektori mõju kliimale kasvab samal kiirusel nagu praegu, õonestab see oluliselt teistes sektorites kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutatud vähendamisi.

⁽¹⁾ ELT C 287 E, 29.11.2007, lk 344.

⁽²⁾ EÜT L 130, 15.5.2002, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 242, 10.9.2002, lk 1.

- (12) Oma 27. septembri 2005. aasta teatise nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele nimega „Lennunduse mõju vähendamine kliimamuutustele” koostas komisjon strateegia lennunduse kliimamõju vähendamiseks. Ühtse meetmepaketi osana on strateegias tehtud ettepanek lisada lennundus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi ja ette nähtud eri sidusrühmi hõlmava lennunduse tööühma loomine, mis moodustab osa Euroopa kliimamuutuste programmi teisest etapist ja mille ülesandeks on arutada võimalusi lennunduse lisamiseks ühenduse süsteemi. Oma 2. detsembri 2005. aasta järeldustes tõdes nõukogu, et majanduse ja keskkonna seisukohast tundub lennunduse lisamine ühenduse süsteemi parima tegutsemisviisina, ning kutsus komisjoni üles esitama seadusandliku ettepaneku 2006. aasta lõpuks. Oma 4. juuli 2006. aasta resolutsioonis lennunduse mõju vähendamise kohta kliimamuutustele ⁽¹⁾ tõdes Euroopa Parlament, et heitkogustega kauplemisest võib saada osa ühtsest lennunduse kliimamõjuga tegelemise meetmepaketist, tingimusel et see on asjakohaselt kavandatud.
- (13) Põhjalik meetmete komplekt peaks sisaldama ka operatiivseid ja tehnilisi meetmeid. Lennuliikluse korraldamise parandamine ühtse Euroopa taeva ja SESARi programmi raames võiks aidata kaasa üldise kütusesäästlikkuse suurendamisele kuni 12 protsendini. Teadusuuringud uute tehnoloogiate valdkonnas, sh kütusesäästlikkuse parandamise meetodite uurimine, võivad lennuliiklusest tulenevaid heitkoguseid veelgi vähendada.
- (14) Käesoleva direktiiviga direktiivi 2003/87/EÜ tehtavate muudatuste eesmärk on vähendada lennunduse kliimamuutusi põhjustavat mõju, lisades lennutegevusest tulenevad heitkogused ühenduse süsteemi.
- (15) Õhusõidukite käitajatel on kõige otsesem kontroll käitavate õhusõidukite tüübi ja nende lendudel kasutamise viisi üle, mistõttu peaksid nad vastutama antud direktiiviga kehtestatud kohustuste täitmise, sealhulgas seirekava koostamise ning vastavalt sellele heitkoguste seire ja aruandluse eest. Õhusõiduki käitajat võib tuvastada ICAO tähise või mõne muu lennu tuvastamisel kasutatava tunnustatud tähise kasutamise järgi. Kui õhusõiduki käitaja ei ole tuvastatav, loetakse õhusõiduki käitajaks selle omanikku, välja arvatud juhul, kui viimane tõendab isiku, kes oli õhusõiduki käitaja.
- (16) Konkurentsimoontuste vältimiseks ja keskkonnavalase tõhususe suurendamiseks tuleks alates 2012. aastast hõlmata kõigi ühenduse lennuväljadelt väljuvate ja neisse saabuvate lendude heitkogused.
- (17) Ühendus ja tema liikmesriigid peaksid jätkuvalt püüdlema selle poole, et saavutada lennundusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise ülemaailmseid meetmeid käsitlev kokkulepe. Ühenduse süsteem võib olla eeskujuks heitkogustega kauplemise ülemaailmsele kasutamisele. Ühendus ja liikmesriigid peaksid hoidma käesoleva direktiivi rakendamise ajal ühendust kolmandate pooltega ja julgustama kolmandaid riike võtma samaväärseid meetmeid. Kui kolmas riik võtab ühendusse saabuvate lendude kliimamõju vähendamiseks meetmed, millel on käesoleva direktiiviga vähemalt samaväärne mõju keskkonnale, peaks komisjon pärast kõnealuse riigiga konsulteerimist kaaluma olemasolevaid võimalusi ühenduse süsteemi ja selle riigi meetmete optimaalse koostoime tagamiseks. Kolmandates riikides väljatöötamisel olevad heitkogustega kauplemise skeemid pakuvad lennundust hõlmava osa puhul peagi optimaalse koostoime võimalusi ühenduse süsteemiga. Kahepoolsed kokkulepped, mis käsitlevad ühenduse süsteemi ja teiste kauplemissüsteemide ühendamist eesmärgiga moodustada ühine süsteem või topeltreguleerimise vältimiseks samaväärsete meetmete võtmist, võivad olla samm edasi ülemaailmse kokkuleppe suunas. Selliste kahepoolsete kokkulepete sõlmimise korral võib komisjon muuta ühenduse süsteemi kuuluvaid lennutegevuse liike, sh kohandada õhusõidukite käitajatele eraldatavate lennunduse saastekvootide üldkogust.
- (18) Parema õigusloome põhimõtte kohaselt tuleks teatavad lennunduse süsteemi kohaldamisalast välja jätta. Et edaspidi vältida ebaproportsionaalse halduskoormuse tekkimist, tuleks ühenduse süsteemi kohaldamisalast välja arvata ärilise lennutranspordiga tegelevad ettevõtjad, kelle lendude arv kolmel järjestikusel neljakuulisel perioodil on vähem kui 243 lendu perioodi kohta. See oleks kasulik lennutegevustele, kes pakuvad piiratud hulgal teenuseid ühenduse süsteemi kohaldamisalal, sealhulgas arenguriikide lennutegevustele.
- (19) Lennundus mõjutab maailma kliimat süsinikdioksiidi, lämmastikoksiidide, veeauru ja sulfaadi ning tahmaosakeste eraldumise kaudu. IPCC hinnangul on lennunduse kogumõju kliimale hetkel kaks kuni neli korda suurem kui senine süsinikdioksiidi heitmete mõju üksinda. Hiljutised ühenduse teadusuuringud näitavad, et lennunduse

⁽¹⁾ ELT C 303 E, 13.12.2006, lk 119.

kogumõju kliimale on ligi kaks korda suurem kui süsinikdioksiidi avaldatav mõju üksinda. Siiski ei võta ükski neist hinnangutest arvesse kiudpilvede võrdlemise ebaselget mõju. Asutamislepingu artikli 174 lõike 2 kohaselt peab ühenduse keskkonnapoliitika rajanema ettevaatuspõhimõttel. Teaduse arengut arvestades tuleks kõigi lennundusest tulenevate mõjudega tegeleda niipalju kui võimalik. Lämmastikoksiidide heitmeid käsitletakse teistes komisjoni poolt 2008. aastal ette pandavates õigusaktides. Edendada tuleks teadusuuringuid kondensjälgede ja kiudpilvede moodustumise alal ja tõhusate leevendusmeetmete, sh operatiivsete ja tehniliste meetmete vallas.

- (20) Konkurentsimoontuste vältimiseks tuleks täpsustada ühtlustatud eraldamise meetodid eraldatavate saastekvootide üldkoguse kindlaksmääramiseks ja saastekvootide jaotamiseks õhusõidukite käitajatele. Teatud osa saastekvootidest eraldatakse enampakkumisel kooskõlas komisjoni poolt välja töötatavate eeskirjadega. Teatud osa saastekvootide tuleks jätta reservi, et tagada uute õhusõidukite käitajate juurdepääs turule ning abistada neid õhusõidukite käitajaid, kes järsult suurendavad tehtud lendude tonnkilomeetrite arvu. Tegevuse lõpetanud õhusõiduki käitajatele tuleks jätkata saastekvootide eraldamist selle perioodi lõpuni, mille jaoks on tasuta saastekvoodid juba eraldatud.
- (21) Kõigile ühenduse süsteemis osalevatele õhusõiduki käitajatele tasuta välja antavate saastekvootide proportsioon on sobiv selleks, et tagada kõigile õhusõiduki käitajatele võrdsed tingimused, võttes arvesse asjaolu, et iga õhusõiduki käitaja kõigi ELi suunduvate, sealt väljuvate ja ELi siseste lendude suhtes kohaldatakse üheainsa liikmesriigi õigust ning kolmandate riikidega sõlmitud kahepoolsete lennunduslepingute mittediskrimineerimist käsitlevaid sätteid.
- (22) Lennundusel on oma osa inimtegevuse põhjustatud üldises kliimamuutuses ning õhusõidukite tekitatud kasvuhoonegaaside heitkoguste mõju keskkonnale saab leevendada ELis ja kolmandates riikides, eriti arengumaades, võetavate kliimamuutustega võitlemise meetmete kaudu ning leevendamise- ja kohanemisprotsessiga seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamise kaudu, sealhulgas eriti aeronautika ja õhutranspordi valdkonnas. Kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega kuuluvad siseriiklike avaliku sektori kulutusi käsitlevad otsused liikmesriikide pädevusse. Ilma et see kõnealust seisukohta mõjutaks, tuleks saastekvootide enampakkumisest saadud tulu või sellega võrdne summa, kui seda nõuavad liikmesriikide olulised eelarvepõhimõtted, nagu ühtsus ja universaalsus, kasutada kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, kliimamuutuste mõjudega kohanemiseks ELis ja kolmandates riikides, leevendamise- ja kohanemisprotsessiga seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks ning ühenduse süsteemi haldamisega seotud kulude katmiseks. Saastekvootide enampakkumise tulused tuleks kasutada ka vähem heitgaase eraldava transpordi jaoks. Enampakkumise tuludega tuleks rahastada eelkõige annetusi ülemaailmse energiatõhususe ja taastuvenergia fondile ning meetmeid metsade hävitamise ärahoidmiseks ja kohandamise hõlbustamiseks arengumaades. Tulude kasutamist käsitlevad käesoleva direktiivi sätted ei tohiks mõjutada ühtegi otsust saastekvootide enampakkumise teel saadud tulude kasutamise kohta direktiivi 2003/87/EÜ läbivaatamise laiemas kontekstis.
- (23) Enampakkumise teel saadud rahaliste vahendite kasutamist käsitlevatest sätetest tuleb teatada komisjonile. Selline teatamine ei vabasta liikmesriike asutamislepingu artikli 88 lõikes 3 sätestatud kohustusest teatada teatavatest riiklikest meetmetest. Käesolev direktiiv ei piira asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaselt rakendatavate tulevaste riigiabi menetluste tulemuste kohaldamist.
- (24) Ühenduse süsteemi kulutasuvuse suurendamiseks peaksid õhusõiduki käitajad olema võimelised kasutama projekti-tegevusest tulenevaid tõendatud heitkoguste vähendamise (THV) ja heitkoguste vähendamise ühikuid (HVÜ), et täita kohustust tagastada saastekvootide ühtlustatud piirini. THVde ja HVÜde kasutamine peaks olema kooskõlas kauplemissüsteemis kasutamise kriteeriumidega, mis on sätestatud käesolevas direktiivis. Liikmesriikide poolt määratletud THVde ja HVÜde kasutamise keskmine protsendimäär Kyoto protokollis esimesel kohustusperioodil on umbes 15 %.
- (25) 13. ja 14. märtsil 2008. aastal Brüsselis toimunud Euroopa Ülemkogu järeldustes tunnistati, et konkurent-sile rajatud maailmaturgude konteksti arvesse võttes tuleb süsinikdioksiidi lekke küsimust analüüsida ja sellega viivitamata tegeleda uues heitkogustega kauplemise süsteemi käsitlevas direktiivis, et juhul, kui rahvusvahelised läbirääkimised ebaõnnestuvad, saaks võtta asjakohaseid meetmeid. Rahvusvaheline leping on selle küsimusega tegelemiseks jätkuvalt parim lahendus.

- (26) Õhusõiduki käitajate halduskoormuse vähendamiseks peaks iga õhusõiduki käitaja eest vastutama üks liikmesriik. Liikmesriigid peaksid olema kohustatud tagama, et õhusõiduki käitajad, kellele on antud tegevusluba asjaomase liikmesriigi poolt, või õhusõiduki käitajad, kel puudub tegevusluba, või kolmandatest riikidest pärit õhusõiduki käitajad, kelle heitkogused moodustavad võrdlusaasta lõikes selle liikmesriigi peamise heitkoguste osa, täidaksid käesoleva direktiivi nõudeid. Kui õhusõiduki käitaja ei täida käesoleva direktiivi nõudeid ning kui järgimist ei suuda tagada muud haldava liikmesriigi poolt võetavad täitemeetmed, peaksid liikmesriigid tegutsema solidaarselt. Viimase abinõuna peaks haldaval liikmesriigil seega olema õigus teha komisjonile taotlus võtta vastu otsus kehtestada asjaomase õhusõiduki käitajale ühenduses tegevuskeeld.
- (27) Võttes arvesse, et rahvusvahelise lennunduse heitkogused ei ole integreeritud liikmesriikide Kyoto protokolliga kohaste kohustustega, tuleks ühenduse süsteemi raamatupidamise terviklikkuse säilitamiseks kasutada lennundussektorile eraldatud saastekvoote ainult selleks, et õhusõiduki käitajad saaksid täita oma käesoleva direktiiviga kehtestatud kohustust tagastada saastekvoote.
- (28) Õhusõiduki käitajate võrdse kohtlemise tagamiseks peaksid liikmesriigid järgima kooskõlas komisjoni poolt väljatöötatavate konkreetsete suunistega nende vastutusalas olevate õhusõiduki käitajate haldamisel ühtlustatud reegleid.
- (29) Ühenduse süsteemi üldise keskkonnavalise terviklikkuse kaitsmiseks tuleks õhusõiduki käitajate tagastatud ühikuid arvestada üksnes selliste kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärkide puhul, mis neid heitkoguseid arvesse võtavad.
- (30) Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon (Eurocontrol) võib omada teavet, mis võib aidata liikmesriikidel või komisjonil täita käesolevast direktiivist tulenevaid kohustusi.
- (31) Neid ühenduse süsteemi sätteid, mis on seotud heitkoguste seire, aruandluse ja tõendamise ning käitajate kohaldatavate sanktsioonidega, tuleks kohaldada ka õhusõiduki käitajate suhtes.
- (32) Komisjon peaks vaatama üle direktiivi 2003/87/EÜ toimimise seoses lennundustegevusega, pidades silmas selle kohaldamisest saadud kogemust, ning peaks seejärel esitama aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (33) Direktiivi 2003/87/EÜ läbivaatamisel seoses lennutegevusega tuleks võtta arvesse õhutranspordist struktuurilist sõltumist riikides, kus ei ole piisavaid ja võrreldavaid alternatiivseid transpordiliike ning mis sõltuvad seetõttu suurel määral õhutranspordist ning kus turismisektor annab suure osa selle liikmesriigi sisemajanduse koguproduktist. Seoses käesoleva direktiivi rakendamise tuleks erilist tähelepanu pöörata asutamislepingu artikli 299 lõikes 2 määratletud ühenduse äärepoolseimate piirkondade jaoks esile kerivate juurdepääsu ja konkurentsivõimega seotud probleemide ning avaliku teenuse osutamise kohustusega seonduvate probleemide leevendamisele või koguni nende lahendamisele.
- (34) Cordobas 18. septembril 2006. aastal Gibraltarit käsitleva dialoogi foorumi esimesel ministrite kohtumisel kokku lepitud Gibraltarilennujaama käsitlev ministrite avaldus asendab lennujaama käsitleva ülddeklaratsiooni, mis lepitati kokku Londonis 2. detsembril 1987, ning selle täielikku järgimist loetakse 1987. aasta deklaratsiooni järgimiseks.
- (35) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused.⁽¹⁾
- (36) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus võtta vastu meetmeid selliste saastekvootide enampakkumisele panemiseks, mida ei pea tasuta välja andma; võtta vastu üksikasjalikud eeskirjad teatavate õhusõidukite käitajate jaoks erireservi toimimise kohta ning menetluste kohta, mis on seotud komisjonile esitatavate taotlustega kehtestada õhusõiduki käitajale tegevuskeeld, ning selliste I lisas nimetatud lennutegevuste muutmiseks, mille puhul kolmas riik kehtestab meetmeid lennunduse kliimamõju vähendamiseks. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähem oluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (37) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning kavandatava meetme ulatuse ja mõju tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (38) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe⁽²⁾ artikliga 34 julgustatakse liikmesriike koostama enda jaoks ja ühenduse huvides vastavustabelid, milles on võimaluse piires näidatud käesoleva direktiivi ja selle ülevõtmise meetmete vastavus, ning need avaldama.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.⁽²⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

(39) Seepärast tuleks direktiivi 2003/87/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2003/87/EÜ muudatused

Direktiivi 2003/87/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 ette lisatakse järgmine pealkiri:

„I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED”.

2) Artiklisse 2 lisatakse järgmine lõige:

„3. Käesoleva direktiivi kohaldamisest Gibraltarilennujaama suhtes ei järeldu, et see kahjustaks Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi õiguslikke positsioone nende vaidluses selle territooriumi suveräänsuse üle, kus lennujaam paikneb.”

3) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) „heitkogus” – käitise allikatest pärinevate kasvuhoo- negaaside heide atmosfääri või I lisas nimetatud lennutegevust sooritava õhusõiduki selliste gaaside heide, mis on nimetatud tegevuse osas täpsustatud;”

b) lisatakse järgmised punktid:

„o) „õhusõiduki käitaja” – isik, kes käitab õhusõidukit ajal, mil see sooritab I lisas nimetatud lennutegevust, või juhul, kui nimetatud isik ei ole teada või on õhusõiduki omaniku poolt tuvastamata, õhusõiduki omanik;

p) „kommertsõhustranspordi teostaja” – õhusõiduki käitaja, kes tasu eest osutab avalikkusele regulaar- ja mitteregulaarlendude teenust reisijate, kauba või posti veoks;

q) „haldav liikmesriik” – liikmesriik, kes vastavalt artiklile 18a vastutab ühenduse süsteemi haldamise eest seoses õhusõiduki käitajaga;

r) „omistatud lennunduse heitkogused” – kõikide I lisas nimetatud lennutegevuste alla kuuluvate ja liikmesriigi territooriumil asuvalt lennuväljalt väljuvate või sellisele lennuväljale kolmandast riigist saabuvate lendude heitkogused;

s) „varasemad lennunduse heitkogused” – 2004., 2005. ja 2006. kalendriaastal I lisas nimetatud lennutegevust sooritavate õhusõidukite tekitatud heitkoguste aasta keskmine.”

4) Artikli 3 järele lisatakse järgmine peatükk:

„II PEATÜKK

LENNUNDUS

Artikkel 3a

Reguleerimisala

Käesoleva peatüki sätteid kohaldatakse I lisas nimetatud lennutegevustega seotud saastekvootide eraldamise ja väljaandmise suhtes.

Artikkel 3b

Lennutegevused

2. augustiks 2009 töötab komisjon vastavalt artikli 23 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele välja I lisas loetletud lennutegevuste üksikasjaliku tõlgendamise suunised.

Artikkel 3c

Lennunduse saastekvootide üldkogus

1. Ajavahemikul 1. jaanuar 2012 kuni 31. detsember 2012 moodustab õhusõiduki käitajatele eraldatavate saastekvootide üldkogus 97 % varasematest lennunduse heitkogustest.

2. Artikli 11 lõikes 2 osutatud ajavahemikul, mis algab 1. jaanuaril 2013, ning juhul, kui pärast artikli 30 lõikes 4 osutatud läbivaatamist ei ole tehtud muudatusi, ka igal järgneval ajavahemikul, moodustab õhusõiduki käitajatele eraldatavate lennunduse saastekvootide üldkogus 95 % varasematest lennunduse heitkogustest korrutatuna kõnealusesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga.

Protsendimäär võib läbi vaadata käesoleva direktiivi üldise läbivaatamise käigus.

3. Komisjon vaatab üle õhusõiduki käitajatele kooskõlas artikli 30 lõikega 4 eraldatavate saastekvootide üldkoguse.

4. 2. augustiks 2009 teeb komisjon parimatele kättesaadavatele andmetele tuginedes otsuse varasemate lennunduse heitkoguste kohta, esitades sealhulgas tegelikku lennuliiklust käsitleval tabelil põhineva hinnangu. Selle otsuse vaatab läbi artikli 23 lõikes 1 osutatud komitee.

Artikkel 3d

Lennunduse saastekvootide enampakkumise teel eraldamise meetod

1. Artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikul pannakse enampakkumisele 15 % saastekvootidest.

2. Alates 1. jaanuarist 2013 pannakse enampakkumisele 15 % saastekvootidest. Seda protsenti võib käesoleva direktiivi üldise läbivaatamise käigus suurendada.

3. Võetakse vastu määrus, millega kehtestatakse üksikajalikus sättes liikmesriikide poolt selliste saastekvootide enampakkumisel müümise kohta, mida ei pea käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 või artikli 3f lõike 8 kohaselt tasuta välja andma. Iga liikmesriik peab igal ajavahemikul müüma enampakkumisel sellise hulga saastekvootide, mis on proportsionaalne liikmesriigi osaga võrdlusaastal kõigile liikmesriikidele omistatud lennunduse heitkoguste koguhulgast, millest on teatatud vastavalt artikli 14 lõikele 3 ja mis on tõendatud vastavalt artiklile 15. Artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemiku võrdlusaasta on 2010 ning iga järgneva artiklis 3c osutatud ajavahemiku võrdlusaasta on kalendriaasta, mis lõpeb 24 kuud enne selle ajavahemiku algust, mida enampakkumine hõlmab.

Kõnealune määrus, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 23 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

4. Liikmesriigid otsustavad selle üle, kuidas kasutada saastekvootide enampakkumisest saadud tulu. Seda tulu tuleks kasutada võitlemiseks kliimamuutusega ELis ja kolmandates riikides, muu hulgas kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, kliimamuutuste mõjudega kohanemiseks ELis ja kolmandates riikides, eriti arengumaades, leevendamise- ja kohanemisprotsessiga seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks, eriti aeronautika ja õhutranspordi valdkonnas, heitkoguste vähendamiseks vähe heitgaase eraldava transpordi kasutamise abil ning ühenduse süsteemi haldamise kulude katmiseks. Enampakkumise tuludega tuleks rahastada ka annetusi ülemaailmse energiatõhususe ja taastuvenergia fondile ning meetmeid metsade hävitamise ärahoidmiseks.

Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesoleva lõike kohaselt võetud meetmetest.

5. Käesoleva direktiivi kohaselt komisjonile esitatav teave ei vabasta liikmesriike asutamislepingu artikli 88 lõikes 3 sätestatud teatamiskohustusest.

Artikkel 3e

Õhusõiduki käitajatele lennunduse saastekvootide eraldamine ja väljaandmine

1. Iga artiklis 3c osutatud ajavahemiku kohta võib iga õhusõiduki käitaja taotleda lennunduse saastekvootide eraldamist; mis eraldatakse tasuta. Taotluse võib teha, esitades haldava liikmesriigi pädevale asutusele kõnealuse õhusõi-

duki käitaja sooritatud I lisas nimetatud lennutegevusi puudutavad tõendatud tonnkilomeetrite andmed seireaasta kohta. Käesoleva artikli kohaldamisel on seireaasta kalendriaasta, mis lõpeb 24 kuud enne taotlusega hõlmatud ajavahemiku algust vastavalt IV ja V lisale, või artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikuga seoses aasta 2010. Taotlus esitatakse vähemalt 21 kuud enne taotlusega hõlmatava ajavahemiku algust või artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikuga seoses 31. märtsiks 2011.

2. Liikmesriigid esitavad lõike 1 alusel saadud taotlused komisjonile vähemalt kaheksateist kuud enne selle ajavahemiku algust, mida taotlus hõlmab, või artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikuga seoses 30. juuniks 2011.

3. Komisjon arvutab vähemalt viisteist kuud enne iga artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku algust või artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikuga seoses 30. septembriks 2011 välja, ja võtab vastu otsuse, kus on sätestatud:

- a) asjaomaseks ajavahemikuks vastavalt artiklile 3c eraldatava saastekvootide üldkoguse;
- b) asjaomasel ajavahemikul vastavalt artiklile 3d enampakkumisele esitatavate saastekvootide arvu;
- c) asjaomasel ajavahemikul vastavalt artikli 3f lõikele 1 õhusõiduki käitajate jaoks eireservis olevate saastekvootide arvu;
- d) asjaomasel ajavahemikul tasuta eraldatavate saastekvootide arvu, mis saadakse punktides b ja c osutatud saastekvootide arvude lahutamisel punkti a kohaselt kindlaks määratud saastekvootide üldkogusest, ja
- e) võrdlusaluse, mida kasutatakse saastekvootide tasuta eraldamiseks nendele õhusõiduki käitajatele, kelle taotlused esitati komisjonile vastavalt lõikele 2.

Punktis e osutatud võrdlusaluse (saastekvoodid tonnkilomeetri kohta) arutamiseks jagatakse punktis d osutatud saastekvootide arv tonnkilomeetrite andmete summaga, mis on esitatud vastavalt lõikele 2 komisjonile esitatud taotlustes.

4. Kolme kuu jooksul pärast seda, kui komisjon on võtnud vastu lõikes 3 osutatud otsuse, arvutab ja avaldab iga haldav liikmesriik:

a) saastekvootide üldkoguse, mis eraldatakse igale lõike 2 kohaselt komisjonile taotluse esitanud õhusõiduki käitajale asjaomaseks ajavahemikuks ning mille arvutamiseks korrutatakse taotluses esitatud tonnkilomeetrite andmed lõike 3 punktis e osutatud võrdlusalusega, ning

b) igale õhusõiduki käitajale igal aastal eraldatavad saastekvoodid, mis määratakse kindlaks, jagades punkti a alusel arvutatava kogu ajavahemikuks eraldatud saastekvootide üldkoguse sellesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga, mil õhusõiduki käitaja on sooritanud I lisas nimetatud lennutegevust.

5. 2012. aasta 28. veebruariks ja iga järgneva aasta 28. veebruariks annab haldava liikmesriigi pädev asutus igale õhusõiduki käitajale välja sellele õhusõiduki käitajale käesoleva artikli või artikli 3f kohaselt asjaomasel aastal eraldatava saastekvootide arvu.

Artikkel 3f

Erireserv teatavate õhusõiduki käitajate jaoks

1. Igal artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemikul pannakse saastekvootide üldkogusest 3 % õhusõiduki käitajate erireservi. Need on õhusõiduki käitajad:

a) kes alustavad I lisas nimetatud lennutegevuste alla kuuluvaid tegevusi pärast vaatlusaasta, mil artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku kohta esitati artikli 3e lõike 1 kohaselt tonnkilomeetrite andmed, või

b) kelle tonnkilomeetrite andmed suurenesid keskmiselt enam kui 18 % aastast vaatlusaasta, mil artikli 3e lõike 1 kohaselt esitati artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku kohta tonnkilomeetrite andmed, ja selle ajavahemiku teise kalendriaasta vahelisel ajal,

ning kelle punkti a kohane tegevus või punkti b kohane täiendav tegevus ei kujuta endast täielikult või osaliselt eelnevalt teise õhusõiduki käitaja poolt sooritatud tegevuse jätkamist.

2. Lõike 1 tingimustele vastav õhusõiduki käitaja võib taotleda erireservist saastekvootide tasuta eraldamist, esitades taotluse seda käitajat haldava liikmesriigi pädevale asutusele. Iga taotlus esitatakse taotlusega hõlmatava artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku kolmanda aasta 30. juuniks.

Õhusõiduki käitajale lõike 1 punkti b kohaselt eraldatud saastekvootide kogus ei või ületada 1 000 000.

3. Lõike 2 kohaselt esitatav taotlus:

a) sisaldab kooskõlas IV ja V lisaga tõendatud tonnkilomeetrite andmeid I lisas nimetatud lennutegevuste kohta, mida õhusõiduki käitaja sooritas taotlusega hõlmatava artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku teisel kalendriaastal;

b) sisaldab tõendeid selle kohta, et lõikes 1 sätestatud tingimused on täidetud, ning

c) lõike 1 punkti b tingimustele vastavate õhusõiduki käitajate puhul on selles näidatud:

i) asjaomase õhusõiduki käitaja poolt läbitud tonnkilomeetrite arvu suurenemine protsentides vaatlusaasta, mil artikli 3e lõike 1 kohaselt esitati artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku kohta tonnkilomeetrite andmed, ja selle ajavahemiku teise kalendriaasta vahelisel ajal;

ii) asjaomase õhusõiduki käitaja poolt läbitud tonnkilomeetrite absoluutarvu kasv vaatlusaasta, mil artikli 3e lõike 1 kohaselt esitati artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku kohta tonnkilomeetrite andmed, ja selle ajavahemiku teise kalendriaasta vahelisel ajal ning

iii) asjaomase õhusõiduki käitaja poolt läbitud tonnkilomeetrite absoluutarvu kasv, mis ületab lõike 1 punktis b kindlaks määratud protsendi vaatlusaasta, mil artikli 3e lõike 1 kohaselt esitati artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku kohta tonnkilomeetrite andmed, ja selle ajavahemiku teise kalendriaasta vahelisel ajal;

4. Hiljemalt kuus kuud alates lõike 2 kohase taotluse esitamise tähtajast esitavad liikmesriigid selle lõike kohaselt saadud taotlused komisjonile.

5. Hiljemalt kaksteist kuud alates lõike 2 kohase taotluse esitamise tähtajast otsustab komisjon, millist võrdlusalust kasutatakse saastekvootide tasuta eraldamisel nende õhusõiduki käitajatele, kelle taotlused esitati komisjonile kooskõlas lõikega 4.

Kui lõikest 6 ei tulene teisiti, arvutatakse võrdlusalus, jagades erireservis olevad saastekvoodid järgmiste summadega:

a) lõike 3 punkti a ja lõike 4 kohaselt komisjonile esitatud taotluses toodud lõike 1 punkti a kohaldamisalasse kuuluvate õhusõiduki käitajate tonnkilomeetrite andmed ning

b) lõike 3 punkti c alapunkti iii ja lõike 4 kohaselt komisjonile esitatud taotluses toodud lõike 1 punkti b kohaldamisalasse kuuluvate õhusõiduki käitajate tonnkilomeetrite absoluutarvu kasv, mis ületab lõike 1 punktis b kindlaks määratud protsenti.

6. Lõikes 5 osutatul võrdlusalus ei too kaasa olukorda, kus iga-aastane eraldis tonnkilomeetri kohta on suurem kui artikli 3e lõike 4 alusel õhusõiduki käitajatele antav iga-aastane eraldis tonnkilomeetri kohta.

7. Kolme kuu jooksul pärast seda, kui komisjon on võtnud vastu lõikes 5 osutatud otsuse, arvutab ja avaldab iga haldav liikmesriik:

a) erireservist eraldatavad saastekvoodid igale õhusõiduki käitajale, kelle taotlus on esitatud komisjonile vastavalt lõikele 4. Selle eraldise arvutamiseks korrutatakse lõikes 5 osutatud võrdlusalus:

i) lõike 3 punkti a ja lõike 4 alusel komisjonile esitatud taotluses toodud tonnkilomeetrite andmetega, kui tegemist on lõike 1 punkti a kohaldamisalasse kuuluva õhusõiduki käitajaga;

ii) lõike 3 punkti c alapunkti iii ja lõike 4 alusel komisjonile esitatud taotluses toodud tonnkilomeetrite absoluutarvu kasvuga, mis ületab lõike 1 punktis b kindlaks määratud protsenti, kui tegemist on lõike 1 punkti b kohaldamisalasse kuuluva õhusõiduki käitajaga, ning

b) igale õhusõiduki käitajale igal aastal eraldatavad saastekvoodid, mis määratakse kindlaks, jagades õhusõiduki käitajale punkti a alusel eraldatud saastekvoodid täiskalendriaastate arvuga, mis on jäänud artikli 3c lõikes 2 osutatud sellise ajavahemiku lõpuni, millega saastekvoodid on seotud.

8. Kõik erireservi jäänud eraldamata saastekvoodid müüvad liikmesriigid enampakkumisel.

9. Komisjon võib kehtestada käesoleva artikli kohase erireservi toimimise üksikasjalikud eeskirjad, sealhulgas

näha ette lõike 1 kohaste tingimuste täitmise hindamise. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 23 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Artikkel 3g

Seire ja aruandlus

Haldav liikmesriik tagab, et iga õhusõiduki käitaja esitab kõnealuse liikmesriigi pädevale asutusele seirekava, milles esitatakse meetmed heitkoguste ja tonnkilomeetrite andmete seireks ja nendest aruandmiseks, mis on vajalik artikli 3e kohase taotluse jaoks, ning pädev asutus kiidab sellised kavad heaks vastavalt artikli 14 kohaselt vastu võetavatele suunistele.”.

5) Lisatakse järgmine pealkiri ja artikkel:

„III PEATÜKK

PAIKSED KÄITISED

Artikkel 3h

Reguleerimisala

Käesoleva peatüki sätteid kohaldatakse kasvuhoonegaaside heitmelubade suhtes ning saastekvootide eraldamise ja väljaandmise suhtes tegevuste jaoks, mis on nimetatud I lisas, kuid mis ei ole lennutegevus.”

6) Artikli 6 lõike 2 punkt e asendatakse järgmisega:

„e) kohustus tagastada käitise iga kalendriaasta kooskõlas artikliga 15 tõendatud koguheitmetele vastaval hulgal kvote, välja arvatud II peatüki alusel välja antud kvoodid, nelja kuu jooksul pärast kõnealuse aasta lõppu.”

7) Artikli 11 järele lisatakse järgmine pealkiri:

„IV PEATÜKK

LENNUNDUSE JA PAIKSETE KÄITISTE SUHTES KOHALDATAVAD SÄTTED”

8) Artiklisse 11a lisatakse järgmine lõige:

„1a. Artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemiku jooksul võivad õhusõiduki käitajad kasutada THVsid ja HVÜsid kuni 15 % ulatuses saastekvootide arvust, mille käitaja peab vastavalt artikli 12 lõikele 2a tagastama.

Järgnevatel ajavahemikel võib lennutegevusega seoses kasutatavate THVde ja HVÜde protsendi läbi vaadata käesoleva direktiivi üldise läbivaatamise käigus ja võttes arvesse rahvusvahelise kliimamuutuste režiimi arengut.

Komisjon avaldab kõnealuse protsendi vähemalt kuus kuud enne iga artiklis 3c osutatud ajavahemiku algust.

9) Artikli 11b lõikes 2 asendatakse sõnad „käitistest pärinevate” sõnadega „tegevustest tulenevate”.

10) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 2 lisatakse sõna „tunnustatakse” järele sõnad „õhusõiduki käitaja lõikest 2a või”;

b) lisatakse järgmine lõige:

„2a. Haldavad liikmesriigid tagavad, et iga aasta 30. aprilliks tagastab iga õhusõiduki käitaja saastekvoodid, mille arv on võrdne eelneva kalendriaasta heitkoguste üldkogusega, mis tulenevad I lisas nimetatud lennutegevustest, mida on sooritanud õhusõiduki käitaja, ja mida tõendatakse vastavalt artiklile 15. Liikmesriigid tagavad, et kooskõlas käesoleva lõikega tagastatud saastekvoodid seejärel tühistatakse.”;

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriigid tagavad, et iga käitise käitaja tagastab iga aasta 30. aprilliks kõnealuse käitise kooskõlas artikliga 15 tõendatud eelnenud kalendriaasta koguhetmetele vastava hulga saastekvoote, välja arvatud II peatüki alusel välja antud saastekvoodid, mis seejärel kehtetuks tunnistatakse.”.

11) Artikli 13 lõikes 3 asendatakse sõnad „artikli 12 lõikega 3” sõnadega „artikli 12 lõikega 2a või 3”.

12) Artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 esimeses lauses:

i) lisatakse sõna „võtab” järele sõnad „artiklite 3e või 3f kohase taotluse jaoks” ja sõna „heitkoguste” järele lisatakse sõnad „ja tonnkilomeetrite andmete”;

ii) sõnad „30. septembriks 2003” jäetakse välja;

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriigid tagavad, et iga käitaja või õhusõiduki käitaja annab pädevatele asutustele iga kalendriaasta jooksul sellest käitisest või alates 1. jaanuarist 2010 tema käitatavast õhusõidukist pärinevate heitkoguste kohta aru pärast iga aasta lõppu ja kooskõlas suunistega.”.

13) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

Tõendamine

Liikmesriigid tagavad, et käitajatele ja õhusõiduki käitajatele kooskõlas artikli 14 lõikega 3 edastatud aruanded tõendatakse vastavalt V lisas sätestatud kriteeriumidele ning mis tahes üksikasjalikele sätetele, mis komisjon on vastu võtnud kooskõlas käesoleva artikliga, ja sellest teatatakse pädevale asutusele.

Liikmesriigid tagavad, et käitaja või õhusõiduki käitaja, kelle aruanne ei ole iga aasta 31. märtsiks eelneva aasta heitkoguste osas vastavalt V lisas sätestatud kriteeriumidele ning mis tahes üksikasjalikele sätetele, mis komisjon on vastu võtnud kooskõlas käesoleva artikliga, rahuldavaks tunnistatud, ei või saastekvootide üleandmist jätkata enne, kui selle käitaja või õhusõiduki käitaja aruanne on rahuldavaks tunnistatud.

Komisjon võib võtta vastu üksikasjalikke sätteid õhusõiduki käitajate artikli 14 lõike 3 kohaselt esitatud aruannete ja artiklite 3e ja 3f kohaste taotluste tõendamiseks, sealhulgas töendajate poolt kasutatavad tõendamismenetlused, vastavalt artikli 23 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.”

14) Artiklit 16 muudetakse järgmiselt:

a) lõikest 1 jäetakse välja sõnad „hiljemalt 31. detsembriks 2003”;

b) lõiked 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

„2. Liikmesriigid tagavad nende käitajate ja õhusõidukite käitajate nimede avaldamise, kes rikuvad nõuet tagastada käesoleva direktiivi kohaselt piisaval hulgal kvooote.

3. Liikmesriigid tagavad, et käitaja või õhusõiduki käitaja, kes ei tagasta iga aasta 30. aprilliks eelneva aasta heitkogustele vastaval hulgal kvoote, peab ülemääraste heitkoguste eest trahvi tasuma. Ülemääraste heitkoguste trahvi on 100 eurot iga õhku paisatud tonni süsinikdioksiidi ekvivalendi kohta, mille osas käitaja või õhusõiduki käitaja ei ole kvoote tagastanud. Ülemääraste heitkoguste trahvi tasumine ei vabasta käitajat või õhusõiduki käitajat kohustusest tagastada järgneva kalendriaastaga seotud kvootide tagastamisel nende ülemäärastele heitkogustele vastaval hulgal kvoote.”;

c) lisatakse järgmised uued lõiked:

„5. Kui õhusõiduki käitaja ei täida käesoleva direktiivi nõudeid ja kui järgimist ei suudeta tagada muude täitemeetmetega, võib teda haldav liikmesriik teha komisjonile taotluse kehtestada asjaomasele õhusõiduki käitajale tegevuskeeld.

6. Iga haldava liikmesriigi lõike 5 kohane taotlus sisaldab järgmist:

a) tõendid selle kohta, et õhusõiduki käitaja ei ole täitnud käesoleva direktiivi kohaseid kohustusi;

b) üksikasjad liikmesriigi võetud täitemeetmete kohta;

c) põhjendus ühenduses tegevuskeelu kehtestamise kohta ning

d) soovitus ühenduses tegevuskeelu kehtestamise ulatuse ja kõikide kohaldatavate tingimuste kohta.

7. Pärast lõikes 5 osutatud taotluste edastamist komisjonile teavitab komisjon nendest teisi liikmesriike nende esindajate kaudu artikli 23 lõikes 1 osutatud komitees vastavalt komitee töökorrale.

8. Vajaduse ja võimaluse korral peetakse enne lõike 5 kohase taotluse kohta otsuse vastuvõtmist nõu ametiasutustega, kelle vastutusalasse jääb asjaomase õhusõiduki käitaja üle reguleeriva järelevalve teostamine. Kui see on võimalik, toimuvad konsultatsioonid ühiselt komisjoniga ja liikmesriikidega.

9. Kui komisjon kaalub lõike 5 kohase taotluse kohta otsuse vastuvõtmist, avaldab ta asjaomasele õhusõiduki käitajale olulised faktid ja kaalutlused, millele selline otsus tugineb. Õhusõiduki käitajale antakse võimalus esitada komisjonile kirjalikud tähelepanekud kümne päeva jooksul alates selliste faktide ja kaalutluste teatavakstegemisest.

10. Liikmesriigi taotlusel võib komisjon vastavalt artikli 23 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele võtta vastu otsuse kehtestada asjaomase õhusõiduki käitajale tegevuskeeld.

11. Iga liikmesriik jõustab oma territooriumil kõik lõike 10 kohaselt tehtud otsused. Ta teavitab komisjoni kõikidest meetmetest, mis on võetud sellise otsuse rakendamiseks.

12. Vajaduse korral kehtestatakse käesolevas artiklis osutatud menetluste üksikasjalikud eeskirjad. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 23 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”.

15) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 18a

Haldav liikmesriik

1. Õhusõiduki käitajat haldav liikmesriik on:

a) õhusõiduki käitaja puhul, kellel on olemas liikmesriigi poolt vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 2407/92 (lennuettevõtjatele lennutegevusluba väljaandmise kohta) (*) välja antud kehtiv lennutegevusluba, lennutegevusloa välja andnud liikmesriik ning

b) kõigil muudel juhtudel selle õhusõiduki käitaja poolt võrdlusaasta jooksul teostatud lendudest tuleneva suurima omistatud lennunduse heitkoguste hulga liikmesriik.

2. Kui artiklis 3c osutatud mis tahes ajavahemiku kahel esimesel aastal käesoleva artikli lõike 1 punkti b reguleerimiselasse kuuluva õhusõiduki käitaja teostatavatest lendudest tulenevaid omistatud lennunduse heitkoguseid ei omistata käitajat haldavale liikmesriigile, viiakse õhusõiduki käitaja järgmiseks ajavahemikuks üle teise haldava liikmesriigi haldusalasse. Uueks haldavaks liikmesriigiks on selle õhusõiduki käitaja poolt eelmise ajavahemiku kahel esimesel aastal teostatud lendudest tuleneva suurima omistatud lennunduse heitkoguste hulga liikmesriik.

3. Parimale kättesaadavale teabele tuginedes komisjon:

a) avaldab enne 1. veebruari 2009 nimekirja õhusõiduki käitajatest, kes sooritasid I lisas nimetatud lennutegevust 1. jaanuaril 2006 või pärast seda, täpsustades iga õhusõiduki käitajat haldava liikmesriigi vastavalt lõikele 1, ning

b) ajakohastab seda nimekirja enne iga järgneva aasta 1. veebruari, lisades õhusõiduki käitajad, kes on edaspidi sooritanud I lisas nimetatud lennutegevust.

4. Komisjon võib vastavalt artikli 23 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele töötada välja suunised haldavatele liikmesriikidele õhusõiduki käitajate haldamise kohta käesoleva direktiivi raames.

5. Lõike 1 kohaldamisel tähendab võrdlusaasta õhusõiduki käitaja puhul, kes hakkas ühenduses tegutsema pärast 1. jaanuari 2006, esimest tegutsemise kalendriaastat, ning kõigil muudel juhtudel kalendriaastat, mis algas 1. jaanuaril 2006.

Artikkel 18b

Eurocontroli abi

Selleks et täita oma kohustusi, mis on ette nähtud artikli 3c lõikega 4 ja artikliga 18a, võib komisjon paluda Eurocontroli või muu asjaomase organisatsiooni abi ja võib sõlmida sel eesmärgil nende organisatsioonidega asjakohased lepinguid.

(*) EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1."

16) Artikli 19 lõiget 3 muudetakse järgmiselt:

a) viimane lause asendatakse järgmisega:

„Kõnealune määrus sisaldab samuti sätteid ühenduse süsteemis SHVde ja HVÜde kasutamise ning identifitseerimise ja asjaomase kasutamistasandi järelevalve kohta ning sätteid, mida tuleb arvestada lennutegevuse lisamisel ühenduse süsteemi.”;

b) lisatakse järgmine uus lõik:

„Registrite standarditud ja turvatud süsteemi käsitleva määрусega tagatakse, et õhusõiduki käitajate tagastatavad saastekvoodid, THVd ja HVÜd kantakse üle Kyoto protokollis esimese kohustusteperioodi liikmesriikide kõrvaldamiskontodele üksnes ulatuses, milles nimetatud saastekvoodid, THVd ja HVÜd on vastavuses kõnealuseks perioodiks liikmesriikide siseriiklikes andmekogudes esitatud heitkoguste summaga.”.

17) Artiklisse 23 lisatakse lõige 3:

„3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.”

18) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 25a

Kolmandate riikide meetmed lennunduse kliimamõju vähendamiseks

1. Kui kolmas riik võtab asjaomasest riigist väljuvate ja ühenduses maanduvate lendude kliimamõju vähendamiseks meetmeid, kaalub komisjon pärast nimetatud kolmanda riigi ja liikmesriikidega konsulteerimist artikli 23 lõikes 1 osutatud komitees olemasolevaid võimalusi, et tagada optimaalne koostoime ühenduse süsteemi ja kolmandate riikide meetmete vahel.

Vajaduse korral võib komisjon võtta vastu vajalikud muudatused, et näha ette asjaomasest kolmandast riigist saabuvate lendude väljaarvamine I lisas nimetatud lennutegevuste seast või näha ette I lisas nimetatud lennutegevustesse mis tahes muude muudatuste tegemine, mida nõutakse kooskõlas neljanda lõigu kohase kokkuleppega. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 23 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Komisjon võib esitada Euroopa Parlamendile ja nõukogule kõik muud käesoleva direktiivi muutmise ettepanekud.

Samuti võib komisjon vajaduse korral vastavalt asutamislepingu artikli 300 lõikele 1 teha nõukogule ettepanekuid alustada läbirääkimisi asjaomase kolmanda riigiga lepingu sõlmimiseks.

2. Ühendus ja tema liikmesriigid tegutsevad jätkuvalt selle nimel, et saavutada lennundusest tulenevate kasvuhoo- negaaside heitkoguste vähendamise ülemaailmseid meetmeid käsitlev kokkulepe. Sellise kokkuleppe saavutamisel kaalub komisjon, kas käesoleva direktiivi kohaseid õhusõiduki käitajate suhtes kohaldatavaid sätteid on vaja muuta.”

19) Artiklit 28 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 3 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) kes erandina artikli 6 lõike 2 punktist e ja artikli 12 lõikest 3 vastutab rühmitusse kuuluvate käitiste koguheitmetele vastavate saastekvootide, välja arvatud II peatüki alusel välja antud kvoodid, tagastamise eest ja”;

b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Erandina artikli 16 lõigetest 2, 3 ja 4 kehtivad usaldusisiku suhtes karistused, mida kohaldatakse juhul, kui rikutakse nõuet tagastada piisav hulk saastekvoote, välja arvatud II peatüki alusel välja antud saastekvoodid, rühmituse moodustanud käitiste koguheitmete katmiseks.”

20) Artiklisse 30 lisatakse järgmine lõige:

„4. Komisjon vaatab 1. detsembriks 2014 seireandmete ja käesoleva direktiivi kohaldamisel saadud kogemuste põhjal läbi käesoleva direktiivi toimimise seoses I lisas nimetatud lennutegevustega ja võib vajaduse korral teha Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepanekuid vastavalt asutamislepingu artiklile 251. Eelkõige pöörab komisjon tähelepanu järgmisele:

a) käesoleva direktiivi mõju ühenduse süsteemi üldisele toimimisele;

b) lennunduse saastekvootide turu toimimine, võttes eelkõige arvesse kõiki võimalikke turuhäireid;

c) ühenduse süsteemi mõju keskkonnaseisundi paranemisele ja see, millises ulatuses tuleks artikli 3c alusel õhusõiduki käitajatele eraldatavate saastekvootide üldkogust vähendada kooskõlas ELi üldise heitkoguste vähendamise eesmärkidega;

d) ühenduse süsteemi mõju lennundussektorile, sealhulgas konkurentsiküsimused, võttes eriti arvesse väljaspool ELi lennunduses rakendatava kliimamuutust käsitleva poliitika mõju;

e) õhusõiduki käitajate erireservi säilitamine, võttes arvesse tõenäolist majanduse kasvumäära ühtlustumist terves tööstusharus;

f) ühenduse süsteemi mõju õhustranspordist struktuurilisele sõltumisele ühenduse saartel ning geograafiliselt suletud piirkondades, perifeersetes ja äärepoolseimates piirkondades;

g) asjaolu, kas tuleks näha ette ülekandesüsteem, et hõlbustada saastekvootidega kauplemist õhusõiduki käitajate ja paiksete käitiste käitajate vahel, tagades samas, et ühegi tehingu tulemuseks ei oleks õhusõiduki käitajate saastekvootide netoülekanne paiksete käitistele;

h) mõju, mis tuleneb süsteemist väljaarvamise künnisväärtuste kohaldamisest, nagu need on I lisas määratud kindlaks seoses suurima lubatud stardimassi ja õhusõiduki käitaja poolt aastas sooritatavate lendude arvuga;

i) mõju, mis tuleneb ühenduse süsteemile erandi kehtestamisest teatavatele lendudele, mida teostatakse avaliku teenuse osutamise kohustusega seoses vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 2408/92 (ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühenduse sisestele lennuliinidele); (*)

j) lennunduse efektiivsuse valdkonnas toimuvad arengud, sh nende tulevikupotentsiaal, ja eriti edusammud Euroopa lennundusalaste teadusuuringute nõuandekomisjoni (ACARE) eesmärgi saavutamisel, mis näeb ette selliste tehnoloogiate väljatöötamise ja esitlemise, mis suudavad vähendada aastaks 2020 kütuse tarbimist 50 % võrra, ning täiendavate tõhususe suurendamise meetmete vajadus ja

k) edasimineku teaduslikes põhiteadmistes, mis puudutavad lennutegevuse põhjustatud kondensjälgede ja kiudpilvede mõju kliimamuutusele eesmärgiga pakkuda välja tõhusad leevendusmeetmed.

Komisjon esitab seejärel aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

(*) EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8.”

21) Artikli 30 järele lisatakse järgmine pealkiri:

„V PEATÜKK

LÕPPSÄTTED”.

22) I, IV ja V lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 2. veebruariks 2010. Nad teavitavad sellest komisjoni.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi sätestavad liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste

siseriiklike õigusnormide teksti. Komisjon teavitab sellest liikmesriike.

Artikkel 3

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 19. november 2008

Euroopa Parlamendi nimel

president

H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel

eesistuja

J.-P. JOUYET

LISA

Direktiivi 2003/87/EÜ I, IV ja V lisa muudetakse järgmiselt.

1) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„TEGEVUSALADE KATEGOORIAD, MILLE SUHTES KOHALDATAKSE KÄESOLEVAT DIREKTIIVI”;

b) punkti 2 järele enne tabelit lisatakse järgmine alapunkt:

„Alates 1. jaanuarist 2012 lisatakse kõik lennud, mis saavad lennuväljale või lahkuvad lennuväljalt, mis asub selle liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut.”;

c) lisatakse järgmine tegevusala:

<p><i>„Lennundus</i></p> <p>Lennud, mis väljuvad lennuväljalt või saavad lennuväljale, mis asub selle liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut.</p> <p>Antud tegevus ei hõlma:</p> <p>a) lende, mis sooritatakse eranditult muude riikide kui liikmesriikide lähetuses viibiva valitseva monarhi ja tema lähimate pereliikmete, riigipeade, valitsusjuhtide ja valitsuse ministrite transpordi eesmärgil, kui see on lennuplaanis tõendatud asjakohase staatusega;</p> <p>b) sõjalisi lende, mida sooritavad sõjalennukid, ning tolli ja politsei tegevusega seotud lende;</p> <p>c) otsingu- ja päästelende, tuletõrje-, humanitaarabi- ja kiirabilende asjaomase pädeva asutuse volitusel;</p> <p>d) mis tahes lende, mis sooritatakse eranditult Chicago konventsiooni II lisas kindlaks määratud visuaal-lennureeglite järgi;</p> <p>e) lende, mis lõpevad samal lennuväljal, kust õhusõiduk õhku tõusis, ja mille jooksul ei tehtud vahemaandumisi;</p> <p>f) õppelende, mida sooritatakse eranditult lennukijuhi litsentsi omandamise või lennumeeskonna liikmete hindamise eesmärgil, kui see on tõendatud asjakohase märkusega lennuplaanis, tingimusel, et lendu ei kasutata reisijate ja/või kauba transpordiks või õhusõidukite positsioneerimiseks või vedamiseks;</p> <p>g) lende, mida sooritatakse eranditult teadusuuringute eesmärgil või õhusõidukite või nii õhus kui ka maa peal kasutatavate seadmete kontrollimiseks, katsetamiseks või sertifitseerimiseks;</p> <p>h) lende, mida sooritavad õhusõidukid, mille maksimaalne stardimass on alla 5 700 kg;</p> <p>i) lende, mida sooritatakse seoses määrusega (EMÜ) nr 2408/92 ette nähtud avaliku teenuse osutamise kohustusega asutamislepingu artikli 299 lõikes 2 määratletud äärepooleimate piirkondade lennuliinidel või sellistel lennuliinidel, mille maht ei ületa 30 000 istekohta aastas, ja</p> <p>j) lende, mis kuuluvad antud tegevuse alla vaid käesoleva punkti osas ja mida sooritab kommertsõhustranspordi teostaja,</p> <p>— kelle lendude arv kolmel järjestikusel neljakuulisel ajaperioodil on vähem kui 243 lendu perioodi kohta või</p> <p>— kelle tekitatud iga-aastane heitkogus kokku on alla 10 000 tonni aastas.</p> <p>Lende, mis sooritatakse eranditult liikmesriikide lähetuses viibiva valitseva monarhi ja tema lähimate pereliikmete, riigipeade, valitsusjuhtide ja valitsuse ministrite transpordi eesmärgil, ei tohi käesoleva punkti alusel välja jätta.”</p>	<p>Süsinikdioksiid</p>
--	------------------------

2) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) lisa pealkirja järele lisatakse järgmine pealkiri:

„A OSA – Paiksetest käitistest tulenevate heitkoguste seire ja aruandlus”;

b) lisatakse järgmine osa:

„B OSA – Lennutegevustest tulenevate heitkoguste seire ja aruandlus

Süsinikdioksiidi heitkoguste seire

Heitkoguseid seiratakse arvutuste abil. Heitkoguste arvutamiseks kasutatakse järgmist valemit:

kütusekulu × heitekoefitsient

Kütusekulu hõlmab kütust, mida tarbib abijõuallikas. Võimaluse korra kasutatakse iga lennu tegelikku kütusekulu, mis arvutatakse välja järgmise valemi abil:

kütusekogus õhusõiduki kütusepaakides pärast õhusõiduki pardale võetava kütuse tankimise lõppu – kütusekogus õhusõiduki kütusepaakides pärast seda, kui pardale võetava kütuse tankimine järgmise lennu tarbeks on lõppenud + selle järgmise lennu tarbeks pardale võetav kütus.

Kui andmed tegeliku kütusekulu kohta ei ole kättesaadavad, kasutatakse kütusekulu hindamiseks standardset astmelist meetodit, mis tugineb parimale kättesaadavale teabele.

Kasutatakse standardseid valitsustevahelise kliimamuutuste paneeli (IPCC) heitekoefitsiente, mis on võetud IPCC 2006. aasta seirejuhistest või nende hilisematest ajakohastatud versioonidest, välja arvatud juhul, kui tegevuspõhised heitekoefitsiendid, mille on tunnustatud analüütilisi meetodeid kasutades määratlenud sõltumatud akrediteeritud laboratooriumid, on täpsemad. Biomassi heitekoefitsient on null.

Iga lennu ja iga kütuse kohta tehakse eraldi arvutused.

Heitkoguste aruandlus

Iga õhusõiduki käitaja esitab artikli 14 lõike 3 kohaselt koostatavas aruandes järgmised andmed:

A. Õhusõiduki käitaja tuvastamiseks vajalikud andmed, sealhulgas:

- õhusõiduki käitaja nimi;
- haldav liikmesriik;
- aadress, sealhulgas sihtnumber ja riik, ning, juhul kui see on erinev, kontaktaadress haldavas liikmesriigis;
- aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja poolt I lisas nimetatud lennutegevuste sooritamiseks kasutatud õhusõidukite registreerimisnumbrid ja tüübid;
- selle lennuettevõtja sertifikaadi ja lennutegevusloa number ja väljaandev asutus, mille alusel õhusõiduki käitaja teostas I lisas nimetatud lennutegevust;
- kontaktisiku aadress, telefon, faks ja elektronpost ning
- õhusõiduki omaniku nimi.

B. Iga kütuseliigi puhul, mille heitkogused arvutatakse:

- kütusekulu;
- heitemekoefitsient;

- heitkoguste koguhulk kõigilt aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lendudelt, mis kuuluvad I lisa nimetatud lennutegevuste alla;
- järgmiste lendude heitkoguste koguhulk:
 - kõik aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lennud, mis kuuluvad I lisa nimetatud lennutegevuste alla ja mis väljusid liikmesriigi territooriumil asuvalt lennuväljalt ning saabusid liikmesriigi territooriumil asuvale lennuväljale;
 - kõik muud aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lennud, mis kuuluvad selliste I lisa nimetatud lennutegevuste alla;
- heitkoguste koguhulk aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lendudelt, mis kuuluvad I lisa nimetatud lennutegevuste alla ning mis:
 - väljusid igast liikmesriigist ning
 - saabusid igasse liikmesriiki kolmandast riigist;
- määramatus.

Tonnkilomeetrite andmete seire artiklite 3e ja 3f kohaldamiseks

Saastekvootide eraldamise taotlemiseks vastavalt artikli 3e lõikele 1 või artikli 3f lõikele 2 arvutatakse lennutegevuse hulk tonnkilomeetrites, kasutades järgmist valemit:

tonnkilomeetrid = vahemaa × nimikoormus

kus:

„vahemaa” tähendab väljumiskoha lennuvälja ja sihtkoha lennuvälja vahelist kaugust mööda suuringjoont, millele lisatakse kindlaksmääratud faktorina 95 km, ja

„nimikoormus” tähendab transportitava kauba, posti ja reisijate kogumassi.

Nimikoormuse arvutamisel lähtutakse järgmisest:

- reisijate arv tähendab pardal viibivate inimeste arvu, välja arvatud meeskonnaliikmed;
- õhusõiduki käitaja võib asjakohaste lendude puhul massi ja tasakaalu käsitlevates dokumentides sisalduvate reisijate ja registreeritud pagasi suhtes kohaldada kas tegelikku ehk standardmassi või siis vaikeväärtust, mis on 100 kg iga reisija ja tema registreeritud pagasi kohta.

Tonnkilomeetrite andmete aruandlus artiklite 3e ja 3f kohaldamiseks

Iga õhusõiduki käitaja esitab artikli 3e lõike 1 või artikli 3f lõike 2 kohaselt koostatavas taotluses järgmised andmed:

A. Õhusõiduki käitaja tuvastamiseks vajalikud andmed, sealhulgas:

- õhusõiduki käitaja nimi;
- haldav liikmesriik;
- aadress, sealhulgas sihtnumber ja riik, ning, juhul kui see on erinev, kontaktaadress haldavas liikmesriigis;
- õhusõidukite registreerimisnumbrid ja tüübid, mida kasutatakse taotlusega hõlmatud aasta jooksul I lisa nimetatud lennutegevuste sooritamiseks õhusõiduki käitaja poolt;

- lennuettevõtja sertifikaadi ja lennutegevusloa, mille alusel õhusõiduki käitaja teostas I lisas nimetatud lennutegevusi, number ja väljaandev asutus;
- kontaktisiku aadress, telefon, faks ja elektronpost ning
- õhusõiduki omaniku nimi.

B. Tonnkilomeetrite andmed:

- lendude arv lennuväljade paari kohta;
- reisijakilomeetrite arv lennuväljade paari kohta;
- tonnkilomeetrite arv lennuväljade paari kohta;
- reisijate ja registreeritud pagasi kaalu arvutamiseks valitud meetod;
- kõikide I lisas nimetatud lennutegevustega hõlmatud ja aruandega seotud aasta jooksul õhusõiduki käitaja teostatud lendude tonnkilomeetrite koguarv.”

3) V lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkirja järele lisatakse järgmine pealkiri:

„A OSA – Paiksetest käitistest tulenevate heitkoguste tõendamine”;

b) lisatakse järgmine osa:

„B OSA – Lennutegevustest tulenevate heitkoguste tõendamine

13. Lisas sätestatud üldpõhimõteteid ja metoodikat kohaldatakse I lisas nimetatud lennutegevuste alla kuuluvate lendude heitkoguste aruannete tõendamisel.

Sel eesmärgil:

- a) käsitatakse lõikes 3 tehtud viidet käitajale viitena õhusõiduki käitajale ning nimetatud lõike punktis c tehtud viidet käitisele käsitatakse viitena õhusõidukile, mida kasutatakse aruandega hõlmatud lennutegevuste sooritamiseks;
- b) käsitatakse lõikes 5 tehtud viidet käitisele viitena õhusõiduki käitajale;
- c) käsitatakse lõikes 6 tehtud viidet käitises teostatud tegevustele viitena aruandega hõlmatud lennutegevustele, mille teostab õhusõiduki käitaja;
- d) käsitatakse lõikes 7 tehtud viidet käitise tegevuskohale viitena tegevuskohale, mida õhusõiduki käitaja kasutab aruandega hõlmatud lennutegevuste sooritamiseks;
- e) käsitatakse lõigetes 8 ja 9 tehtud viiteid käitise heitkoguste allikale viidetena õhusõidukitele, mille eest vastutab õhusõiduki käitaja, ning
- f) käsitatakse lõigetes 10 ja 12 tehtud viiteid käitajale viidetena õhusõiduki käitajale.

Lennutegevusest tulenevate heitkoguste aruande tõendamise lisasätted

14. Tõendaja teeb eelkõige kindlaks, et:

- a) kõik lennud, mis kuuluvad I lisas nimetatud lennutegevuste alla, on arvesse võetud. Selle ülesande täitmisel on tõendajale abiks lennuplaani andmed ja muud õhusõiduki käitaja liiklemist käsitlevad andmed, sealhulgas kõnealuse käitaja poolt nõutud Eurocontrol'i andmed;
- b) valitseb üldine järjepidevus kütuse kogukulu andmete ja lennutegevust sooritavale õhusõidukile ostetud või muul viisil hangitud kütuse andmete vahel.

Artiklite 3e ja 3f kohaldamiseks esitatud tonnkilomeetrite andmete tõendamise lisasätted

15. Käesolevas lisas sätestatud üldpõhimõtteid ja artikli 14 lõike 3 kohaste heitkoguste aruannete tõendamise metoodikat kohaldatakse vajaduse korral ka vastavalt tonnkilomeetrite andmete tõendamisel.

 16. Tõendaja teeb eelkõige kindlaks, et käitaja artikli 3e lõike 1 ja artikli 3f lõike 2 kohaselt esitatavas taotluses on arvesse võetud ainult selliseid lende, mis on tegelikult toimunud ja kuuluvad I lisas nimetatud lennutegevuste alla ning mille eest vastutab õhusõiduki käitaja. Selle ülesande täitmisel on tõendajale abiks õhusõiduki käitaja liiklemist käsitlevad andmed, sealhulgas kõnealuse käitaja poolt nõutud Eurocontrol'i andmed. Lisaks teeb tõendaja kindlaks, et õhusõiduki käitaja esitatud nimikoormus vastab kõnealuse käitaja nimikoormuste registrile, mida ta peab ohutuse eesmärgil.”
-