



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 20.12.2006  
KOM(2006) 818 lõplik

2006/0304 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIVI KOHTA,**

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

(komisjoni esitatud)

{SEK(2006) 1684}

{SEK(2006) 1685}

## SELETUSKIRI

### 1. ETTEPANEKU TAUST

#### • Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

21. sajandil on õhustranspordist saanud ühiskonna lahutamatu osa, mis võimaldab reisijatel ja kaubal läbida pikki vahemaid enneolematu kiirusega ning toetab Euroopa ja ülemaailmset integratsiooni. Kahjuks soodustab lennundus ka kliimamuutusi. 2004. aastal suurenes ühenduse osakaal rahvusvahelise lennunduse heitkogustes 2003. aastaga võrreldes veel 7,5%, mis tähendab, et alates 1990. aastast on heitkogused suurenenud 87%. Sellise trendi jätkudes tekib oht, et ühenduse osakaalu suurenemisega rahvusvahelise lennunduse heitkogustes neutraliseeritakse 2012. aastaks rohkem kui veerand keskkonnatuludest, mis on saavutatud ühenduse Kyoto protokollis sätestatud vähendamise eesmärgi abil. Kuna Kyoto protokolliga veel rahvusvahelist lennundust ei reguleerita, puudub nimetatud kasvutrendil praegu õiguslik mõju. Siiski ei vähenda see keskkonnamõjusid, millega tuleb tegeleda tõhusa ja ettevaatava kliimapoliitika raames.

Käesoleva ettepaneku eesmärk on tegeleda lennunduse poolt kliimamuutustele avaldatava mõju suurenemisega, lisades lennunduse ühenduse heitkogustega kauplemise süsteemi (edaspidi „ühenduse süsteem”).

#### • Üldine taust

27. septembril 2005 võttis komisjon vastu teatise, milles käsitletakse lennunduse mõju vähendamist kliimamuutustele. Teatise jõuti järeldusele, et arvestades lennuliikluse tõenäoliselt veelgi suuremat kasvu tulevikus, on lennunduse kliimamõjuga tegelemiseks vaja edasisi poliitikasuundi ja meetmeid. Pärast eri võimaluste analüüsimist otsustas komisjon kasutada ühenduse tasandil uut turupõhist vahendit muude finantsmeetmete, nt maksude ja tasude asemel ning leidis, et „...majanduslikust ja keskkonnavalasest seisukohast parim edasine tegutsemisviis hõlmab lennundussektori kliimamõju lisamist [ühenduse] heitkogustega kauplemise süsteemi”. Sellele järeldusele tuginedes teatas komisjon oma kavatsusest esitada kõnealuses valdkonnas seadusandlik ettepanek ning kutsus teisi ühenduse institutsioone arutama teatise kirjeldatud poliitikasuundi ja soovitusi. Käesoleva ettepaneku eesmärk on rakendada kõnealuse strateegia tugisammast ilma muid kliimamuutuste vastu võitlemise vahendeid mõjutamata, kasutades õhusõidukite uuel tehnoloogial ja kasutamisel põhinevat terviklikku lähenemist (sealhulgas lennuliikluse korraldamise parandamine, teadusuuringud)<sup>1</sup>.

2. detsembril 2005 jõudis keskkonnaministrite nõukogu järeldusele, et lennundussektori lisamine ühenduse süsteemi tundub tuleviku seisukohast olevat parim tegutsemisviis, ning julgustas komisjoni esitama seadusandlikku ettepanekut 2006. aasta lõpuks. Euroopa Ülemkogu kinnitas keskkonnanõukogu peamised järeldused. 21. aprillil 2006 võttis Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastu arvamuse teatise kohta, väljendades seisukohta, et lennunduse lisamine ühenduse

---

<sup>1</sup> Vt eelkõige dokumendi KOM(2005) 459 5. jagu.

süsteemi võiks olla täiesti teostatav. 4. juulil 2006 võttis Euroopa Parlament vastu otsuse, milles tervitati komisjoni teatist ja tõdeti, et heitkogustega kauplemisest võib saada osa ühtsest lennunduse kliimamõjuga tegelemise meetmepaketist, tingimusel et see on asjakohaselt kavandatud.

Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni lõppeesmärk on saavutada kasvuhoonegaaside kontsentratsiooni stabiliseerumine atmosfääris tasemeni, mis võimaldab vältida inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid. Ühendus on korduvalt väljendanud seisukohta, et ülemaailmse keskmise maapinnatemperatuuri tõus ei tohi võrreldes eelindustriaalse ajajärgu temperatuuriga ületada 2 °C. Kõigis ühenduse majandussektorites tuleks välja töötada poliitikasuunad ja meetmed, et vähendada oluliselt kasvuhoonegaaside heitkogust võrreldes 1990. aastate tasemega, mis on selle eesmärgi täitmiseks vajalik.

Kyoto protokollis raames vastu võetud piiramise ja vähendamise eesmärgid hõlmavad küll riigisiseste õhuvadude heitkoguseid, kuid mitte rahvusvaheliste lendude omi. Selle asemel seab Kyoto protokoll osalistele kohustuse „*koostöös Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooniga taotleda lennunduses...kasutatava kütuse põletamisel tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguse piiramist ja vähendamist...*”. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse organisatsiooni (ICAO) lennundusalase keskkonnakaitse komitee kuuendal istungil 2004. aastal lepiti kokku, et ICAO egiidi all vastuvõetud uuele õigusaktile tuginev lennundusspetsiifiline heitkogustega kauplemise süsteem „*...tundus piisavalt ebasobiv, et seda mitte edasi arendada*”. ICAO assamblee resolutsiooniga 35-5 kiideti selle asemel heaks avatud kauplemise ja nõudis mittesiduvate juhiste arendamist, mida riigid saaksid vajaduse korral kasutada, et lisada rahvusvahelise lennunduse heitkogused oma heitkogustega kauplemise süsteemi. Komisjon ja liikmesriigid osalevad ja toetavad kõnealust tööd, mille ICAO peaks lõpetama 2007. aastal. ICAO assamblee arutab seda küsimust 2007. aasta septembris. Mingil juhul ei eeldata, et käesolev ettepanek jõustuks varem. Vajaduse korral võetakse kaasotsustamismenetluse ajal arvesse ICAO lõplikku juhust. Käesoleva ettepaneku eesmärk on luua lennunduse heitkogustega kauplemise mudel, mida saaks kasutada lähtealusena ELi koostöös oluliste rahvusvaheliste partneritega ja edendada sarnaseid süsteeme kogu maailmas. Komisjon toetab ka ülemaailmse kokkuleppe eesmärki, et võidelda tõhusalt lennunduse heitkogustega ülemaailmsel tasandil.

- **Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid**

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse direktiivi 96/61/EÜ (muudetud). Käesoleva ettepaneku eesmärk on muuta direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennundus ühenduse süsteemi.

- **Kooskõla Euroopa Liidu muude tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega**

Ettepanekuga soovitakse kaitsta, säilitada ning parandada keskkonna kvaliteeti lennunduse kliimamõju vähendamise abil. See on kooskõlas ühise transpordipoliitikaga, sest see soodustab õhustranspordi jätkusuutlikku arengut.

## 2. KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

### • Konsulteerimine huvitatud isikutega

#### Konsulteerimismeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloostus

2005. aasta septembri teatisest teavitati 2005. aasta rohelise nädala raames toimunud avatud konverentsil, mis käsitles lennundust ja kliimamuutusi.

Pärast teatise avaldamist moodustati Euroopa kliimamuutuste programmi teise etapi (ECCP II) osana lennunduse töörühm, mille ülesandeks sai nõustada komisjoni lennunduse lisamisel ühenduse süsteemi. Töörühm koosnes liikmesriikide ekspertidest ja peamiste sidusrühmade, sealhulgas tööstuse, tarbijate ja keskkonnaorganisatsioonide esindajatest.

#### Vastuste kokkuvõte ja nende arvestamine

Kavandatud süsteemi koostamisel on arvesse võetud teavet, mis koguti sidusrühmadega peetud konsultatsioonide käigus. Üksikasjad selle kohta, kuidas seda tehti, on esitatud mõjuhindangu aruandes.

Ajavahemikus 11.03.2005–06.05.2005 viidi Interneti kaudu läbi avatud konsultatsioon. Komisjon sai 5758 vastust. Tulemustega saab tutvuda veebilehel [http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm).

### • Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine

#### Asjaomased teadus-/erialavaldkonnad

1) kliimamuutuste uurimine; 2) ekspertiarvamusel lennundustööstuselt, sealhulgas lennukitootjatelt, lennujaamade valdajatelt ja lennuettevõtjatelt; 3) modelleerimist käsitlevad ekspertiarvamusel; 4) heitkoguse hindamine ja andmed lennuliikluse kohta.

#### Kasutatud metoodika

Modelleerimine matemaatiliste mudelite alusel ja statistilistel andmetel põhinevad arvutused.

#### Peamised organisatsioonid/ekspertid, kellega konsulteeriti

Riiklikud, piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused, ametiliidud ja kutseorganisatsioonid, keskkonnaorganisatsioonid, tarbijaorganisatsioonid, teadus- ja uurimisasutused ning muud komisjoni peadirektoraadid.

#### Saadud ja kasutatud nõuannete kokkuvõte

Saavutati ühehäälneline nõusolek, et lennundus soodustab kliimamuutusi ning tõdeti, et sellega tegelemiseks tuleb võtta meetmeid. Selles osas eelistati saastekvootidega kauplemist maksudele või tasudele. Süsteemi kava suhtes oldi üldiselt seisukohal, et süsteemist tulenevad kohustused peaksid kehtima õhusõiduki käitajatele. Ehkki süsteemi geograafilises ulatuses kokkulepet ei saavutatud, oldi ühel nõul, et

saatekvootide kogus ja eraldamise protsess tuleks ühtlustada. Enamik osalisi, kellega konsulteeriti, olid seisukohal, et süsteem peaks endast kujutama avatud kauplemissüsteemi, kuid ei tohiks avaldada negatiivset mõju ühenduse süsteemis kasutatavale arvestussüsteemile.

### Ekspertarvamuse avalikustamiseks kasutatud vahendid

Lõpparuanne ning päevakorrad, taustadokumendid ning kõigi lennunduse töörühma koosolekute ettekanded on avalikkusele kättesaadavad veebilehel [http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm). Sidusrühmade seisukohad, mis esitati protokollides kajastatud arvamuste täiendamiseks, on samuti kättesaadavad samal veebilehel.

#### • **Mõju hindamine**

2005. aasta septembri teatisele lisati ka mõjuhindang, milles hinnati eri poliitilisi võimalusi lennunduse kliimamõju vähendamiseks. Selles jõuti järeldusele, et heitkogustega kauplemine on nii keskkonna kui ka majanduslikust seisukohast kõige tõhusam lahendus.

Käesolevale ettepanekule on lisatud täiendav mõjuhindang. Selles käsitletakse eri kavasid ja poliitilisi valikuid, mille abil lennundust ühenduse süsteemi lisada. Hinnangus jõutakse järeldusele, et kuna iga lennuettevõtjat koheldakse igal süsteemi kuuluval lennuliinil võrdselt, võib arvata, et lennuettevõtjad asetavad suure osa või isegi kõik täitmiskulud klientide õlule. See mõjutaks prognoositud nõudluse kasvu vaid üsna vähesel määral: ajavahemikus 2005 kuni 2020 tavapäraselt 142%-lt tavalise äritegevuse tasemelt minimaalselt 135%-le kõigi väljuvate ja saabuvate lendude puhul. Lennuettevõtjate vahelist konkurentsi ei mõjutataks kuigi palju. Peamine erinevus lennuettevõtjate vahel seisneb marsruudi pikkuses, kasutatavate õhusõidukite vanuses ning kasulikus lastis, mida veetakse. Seetõttu avalduks mõju tugevamini neile ettevõtjatele, kelle marsruudid on lühemad ja õhusõidukid vanemad või kes veavad vähem reisijaid või kaupa kui kütusesäästlikumatele lennuettevõtjatele. Mõju lennujaamade ja turismi vahelisele konkrentsile ei oleks kuigi märkimisväärne. Juhul kui viimase puhul siiski oht tekiks, saab seda tõenäoliselt vähendada kõigi väljuvate ja saabuvate lendude süsteemi lisamise abil.

Komisjon teostas mõjuhindangu vastavalt oma tööprogrammile: aruanne on kättesaadav veebilehel [http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm).

### **3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG**

#### • **Kavandatud meetmete kokkuvõte**

Kavandatud ettepanek muudaks direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennundus ühenduse süsteemi.

Olemasolev ühenduse süsteem töötab põhimõttel, et käitajatele eraldatakse teatud arv saastekvoote, millest igaüks annab neile õiguse välja paisata ühe tonni süsinikdioksiidi aastas. Eraldatud saastekvootide koguarv kehtestab süsteemiosalistele heitkoguste väljapaiskamise piirid. Käitajad peavad iga aasta 30. aprilliks tagastama saastekvoote tegelikult välja paisatud heitkoguste eest.

Käitajad saavad saastekvootidega kaubelda, nii et heitkoguseid saab vähendada seal, kus see on kõige kulutasuvam.

Nõuded heitkoguste seiramise ja aruandluse kohta jõustuvad 2010. aastal. Alates 2011. aastast hakatakse lennundussektori heitkoguseid piirama ja õhusõiduki käitajad peavad hakkama oma heitkoguste katmiseks saastekvoote tagastama.

Tähtsamad aspektid:

- õhusõiduki käitajad hakkavad vastutama süsteemiga kehtestatud kohustuste täitmise eest;
- süsteem hõlmab kõiki ühenduse lennujaamadest väljuvaid või sinna saabuvaid lende alates 1. jaanuarist 2012. Lennud ELi lennuväljade vahel lisatakse alates 2011. aastast;
- süsteemi ei kuulu riiklike õhusõidukite lennud, visuaallennureeglitele vastavad lennud, lõbulennud, navigatsiooniseadmete katsetamise või õppe-eesmärkidel toimuvad lennud, päästelennud ning sellised lennud, mida teostava õhusõiduki maksimaalne stardimass on alla 5700 kg;
- et käsitleda muid gaase, edastab komisjon 2008. aasta lõpuks ettepaneku lisada lennunduse lämmastikoksiidi heitkogused pärast põhjalikku mõju hindamist;
- topelttöö ja õhusõiduki käitajate liigse halduskoormuse vältimiseks haldab iga õhusõiduki käitajat, sealhulgas kolmandate riikide käitajaid, ainult üks liikmesriik;
- vastupidiselt olemasolevale süsteemile ühtlustatakse saastekvootide eraldamise meetod kogu ühenduses;
- lennundussektorile eraldatavate saastekvootide koguarv määratakse kindlaks ühenduse tasandil, võttes arvesse lennundusest tulenevaid keskmisi heitkoguseid aastatel 2004–2006;
- õhusõiduki käitajatele, kes esitavad asjaomase taotluse (kõige varasem taotlus seoses 2008. aasta andmetega), eraldatakse võrdlusalusele tuginedes kindel protsent saastekvootide koguarvust tasuta. Ajavahemikul 2011–2012 vastab kõnealune protsent liikmesriikide esitatud keskmisele protsendile, sealhulgas enampakkumine nende riiklikes saastekvootide eraldamise kavades. Seejärel vaadatakse see läbi, võttes arvesse heitkoguste kauplemise süsteemi üldise läbivaatamise tulemusi;
- enampakkumise läbiviimise üksikasjad, nagu asjakohane kavandamine ja ajastus, kehtestatakse komisjoni määrusega. Enampakkumise tulused tuleks kasutada kliimamuutuste mõju leevendamiseks ja nendega kohanemiseks ning halduskulude katmiseks;
- sarnaselt teistele ühenduse süsteemiosalistele peavad ka õhusõiduki käitajad seirama oma süsinikdioksiidi heitkoguseid ja neist iga aasta 31. märtsiks asjaomase haldava liikmesriigi pädevale asutusele aru andma. Aruandeid tuleb täpsuse tagamiseks kontrollida. Ettepanekus esitatud heitkoguste seire, aruandluse ja kontrollimise olulisemad põhimõtteid täpsustatakse suunistes;

- õhusõiduki käitajad saavad oma heitkoguste katmiseks osta saastekvoote teistelt süsteemi kuuluvatelt sektoritelt;
- lisaks on õhusõiduki käitajatel võimalik ühisrakenduse või puhta arengu mehhanismide (JI/CDM) kaudu kasutada projektipõhist heitkoguste krediiti – tõendatud heitkoguste vähendamisi (THVs) või heitkoguste vähendamise ühikuid (HVÜs) – ja seda ühtlustatud piirini, mis võrdub liikmesriikide poolt oma riiklikes saastekvootide eraldamise kavades teistele ühenduse süsteemi kuuluvatele sektoritele kindlaksmääratud piiride keskmisega;
- riigisisised õhuveod kuuluvad samuti süsteemi ja neid käsitletakse samadel tingimustel nagu rahvusvahelist lennundust;
- erilist tähelepanu pööratakse kõrvalistes ja isoleeritud piirkondades osutatavatele lennuteenustele, mida eelkõige sõltuvalt lennuteenusest saab kõige paremini käsitleda olemasolevate meetmete raames, nagu avaliku teenindamise kohustused ja asutamislepingu artikli 87 lõike 2 kohane sotsiaalabi.

#### • **Õiguslik alus**

Käesoleva ettepaneku õiguslik alus on asutamislepingu artikkel 175 (mis moodustas ka direktiivi 2003/87/EÜ õigusliku aluse).

#### • **Subsidiaarsuse põhimõte**

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse juhul, kui ettepanek ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Liikmesriigid ei suuda käesoleva ettepaneku eesmärgi täielikult täita järgmistel põhjustel.

- Heitkogustega kauplemisest saab majanduslikku kasu ainult siis, kui saastekvootidega saab kaubelda ja neid aktsepteeritakse kogu ühenduses. Selle saavutamiseks on vajalik kehtestada ühtne raamistik.
- Võttes arvesse ühenduse õhustranspordituru kõrget integratsioonitaset, võivad tekkida konkurentsimoonutused, kui liikmesriikides kohaldatakse eri poliitikasuundi.

Ühenduse meetmete abil saavutatakse ettepaneku eesmärgid paremini järgmistel põhjustel.

- Lennunduse kliimamuutuste mõju vähendamiseks võetavaid ühtlustatud meetmeid saab kõige paremini ellu viia siis, kui õigusakte võetakse vastu ühenduse tasandil. Konkurentsimoonutused oleksid minimaalsed, kuna kõiki ühenduse lennujaamades tegutsevaid lennuettevõtjaid koheldakse võrdsetel tingimustel.
- Nõukogu ja Euroopa Parlament on kutsunud ühendust üles tegema ettepanekuid ühenduse meetmete kohta ja tunnistanud heitkogustega kauplemise potentsiaali. Lennunduse lisamiseks ühenduse süsteemi tuleb muuta direktiivi 2003/87/EÜ.

- Ühenduse roll ülemaailmses lennunduses on suur, moodustades ligikaudu pool rahvusvahelise lennunduse heitkogustest, mille arenenud maad esitavad ÜRO kliimamuutuste raamkonventsioonile.
- Ettepanekuga muudetakse ühenduse süsteemi kehtestada ühtne raamistik, kuid jäetakse rakendamine ja jõustamine liikmesriikidele, kuna viimastel on paremad võimalused neid täita.

Seepärast on kõnealune ettepanek vastavuses subsidiaarsuse põhimõttega.

- **Proportsionaalsuse põhimõte**

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõtetega kooskõlas järgmistel põhjustel.

- Ettepanek reguleerib ainult neid elemente, mis on vajalikud süsteemi nõuetekohaseks toimimiseks ja selliste konkurentsimoonutuste vältimiseks, mis võivad tuleneda liikmesriikide õhusõiduki käitajate erinevast kohtlemisest. Järgjepidevuse tagamiseks ja rakenduskulude vähendamiseks kasutab ettepanek nii palju kui võimalik olemasoleva ühenduse süsteemi ülesehitust. Juhul kui olemasoleva süsteemi alusel kohaldatavad menetlused lennundussektorile ei sobi, kohaldatakse erisätteid, säilitades samas süsteemi lihtsuse ja keskkonna terviklikkuse.
- Saastekvootidega kauplemise abil on võimalik saavutada keskkonnatulu väiksemate kulutustega kui muude vahendite kasutamise korral, mistõttu on see kõige kulutasuvam võimalus lennundusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitkogustega tegelemiseks.

- **Õigusakti valik**

Kavandatud õigusakt(id): direktiiv.

Muud õigusaktid ei oleks asjakohased järgmis(t)el põhjus(t)el.

Kuna direktiiviga muudetakse teist direktiivi, et lisada lennundus ühenduse süsteemi, ei oleks muud vahendid asjakohased.

#### 4. MÕJU EELARVELE

Direktiivi alusel võetavatele meetmetele tehtavad kulutused kaetakse keskkonna rahastamisvahenditest (LIFE+ aastateks 2007–2013). Lisasummasid vaja ei ole.

#### 5. LISATEAVE

- **Läbivaatamis-/muutmis-/aegumisklausel**

Käesolev ettepanek sisaldab ühte muutmisklauslit.



- **Vastavustabel**

Liikmesriigid peavad komisjonile edastama direktiivi siseriiklikku õigusse ülevõtvate sätete tekstid ning nende sätete ja käesoleva direktiivi vastavustabeli.

- **Euroopa Majanduspiirkond**

Kavandatud õigusakt käsitleb EMPga seotud küsimust ja peaks seetõttu laienema Euroopa Majanduspiirkonnale.

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIVI KOHTA,  
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<sup>2</sup>,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>3</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>4</sup>,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras<sup>5</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiviga 2003/87/EÜ (millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ)<sup>6</sup> on kehtestatud ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem, et vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid tulutasuvalt ja majanduslikult tõhusalt.
- (2) Euroopa Ühenduse nimel vastuvõetud nõukogu 15. detsembri 1993. aasta otsuse 94/69/EÜ (Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni sõlmimise kohta)<sup>7</sup> alusel on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni lõppeesmärk saavutada kasvuhoonegaaside stabiliseerumine atmosfääris tasemeni, mis ennetaks inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid. Ühendus on korduvalt öelnud, et kõnealuse eesmärgi täitmiseks ei tohi ülemaailmse keskmise maapinnatemperatuuri tõus võrreldes eelindustriaalse ajajärgu temperatuuriga ületada 2 °C. Viimase aja teadusuuringud ja -töö on näidanud, et pikaajalise temperatuuri-eesmärgi saavutamise tõenäosuse tagamiseks peab

---

<sup>2</sup> ELT C [...], [...], lk. [...].

<sup>3</sup> ELT C [...], [...], lk. [...].

<sup>4</sup> ELT C [...], [...], lk. [...].

<sup>5</sup> ELT C [...], [...], lk. [...].

<sup>6</sup> ELT L 275, 25.10.2003, lk 32. Direktiivi on muudetud direktiiviga 2004/101/EÜ (ELT L 338, 13.11.2004, lk 18).

<sup>7</sup> EÜT L 33, 7.2.1994, lk 11.

ülemaailmsete kasvuhoonegaaside heitkogus saavutama tipu kahe aastakümne jooksul, millele järgneb oluline, vähemalt 15% ja võib-olla isegi 50% vähenemine võrreldes 1990. aastate tasemega. Rahvusvahelises kliimamuutuste protsessis ei ole veel kindlaks määratud koguselise vähendamise taset, mida riigid peavad alates 2013. aastast saavutama, et täita kasvuhoonegaaside kontsentratsiooni stabiliseerimise eesmärki. Kuna käesolev direktiiv peaks olema kooskõlas ELi panusega pikaajalise temperatuuri-eesmärgi saavutamiseks, tuleks käesoleva direktiivi kohaselt õhusõiduki käitajatele eraldatavate saastekvootide eraldamise meetodid ja alused pärast kõnealust aastat läbi vaadata, võttes arvesse teaduse ja poliitika arengut rahvusvahelisel tasandil.

- (3) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni kohaselt tuleb kõigil osalistel sõnastada ja rakendada riiklikud ning vajaduse korral piirkondlikud kavad, mis sisaldavad meetmeid kliimamuutuste leevendamiseks.
- (4) Nõukogu 25. aprilli 2002 otsusega 2002/358/EÜ (mis käsitleb Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni Kyoto protokoll heakskiitmist Euroopa Ühenduse nimel ja sellega võetavate ühiste kohustuste täitmist)<sup>8</sup> vastuvõetud Kyoto protokolliga on ette nähtud, et arenenud maad taotleavad koostöös Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooniga (ICAO) selliste lennunduses tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste piiramist ja vähendamist, mida Montreali protokolliga ei reguleerita.
- (5) Kuna ühendus ei ole 1944. aasta Chicago konventsiooni lepinguosaline, on kõik liikmesriigid kõnealuse konventsiooni lepinguosalsed ja ICAO liikmed, ning ühendus jätkab turupõhiste vahendite arendamise toetamist koos teiste riikidega ülemaailmsel tasandil. ICAO lennundusalase keskkonnakaitse komitee kuuendal istungil 2004. aastal lepiti kokku, et ICAO egiidi all vastuvõetud uuele õigusaktile tuginev lennundusspetsiifiline heitkogustega kauplemise süsteem tundus piisavalt ebasobiv, et seda mitte edasi arendada. Seega ei paku ICAO assamblee resolutsioon 35-5 välja uut õigusakti, vaid kinnitas selle asemel avatud heitkogustega kauplemise ja võimaluse, mille abil saavad riigid rahvusvahelise lennunduse heitkogused liita oma heitkogustega kauplemise süsteemiga.
- (6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega nr 1600/2002/EÜ<sup>9</sup> kehtestatud kuuendas keskkonnaalases tegevusprogrammis on sätestatud, et ühendus määrab kindlaks ja viib ellu erimeetmed lennuliiklusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks juhul, 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 õhustranspordi mõju kliimamuutustele.
- (7) Vajaliku märkimisväärse vähendamise saavutamiseks tuleks poliitikat ja meetmeid rakendada liikmesriikide ja ühenduse tasandil, kõigis ühenduse majandussektorites, mitte ainult tööstus- ja energiasektoris. Kui lennundussektori kliimamõju kasv jätkub samal kiirusel nagu praegu, õhnestab see oluliselt vähendamise mõju, mida muud sektorid on kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutanud.

---

<sup>8</sup> EÜT L 130, 15.5.2002, lk 1.

<sup>9</sup> EÜT L 242, 10.9.2002, lk 1.

- (8) 27. septembri 2005. aasta teatises<sup>10</sup> võttis komisjon vastu strateegia lennunduse poolt kliimamuutustele avaldatava mõju vähendamiseks. Ühtse meetmepaketi osana on strateegias tehtud ettepanek lisada lennundus ühenduse kasvuhuonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi ja ette nähtud eri sidusrühmi hõlmava lennunduse töөрühma loomine, mis moodustab osa Euroopa kliimamuutuste programmi teisest etapist ja mille ülesandeks on arutada võimalusi lennunduse lisamiseks ühenduse süsteemi. Oma 2005. aasta detsembri järeldustes tõdes nõukogu, et majanduse ja keskkonna seisukohast on lennunduse lisamine ühenduse süsteemi parim tegutsemisviis ning kutsus komisjoni üles esitama seadusandliku ettepaneku 2006. aasta lõpuks. Oma 4. juuli 2006. aasta määruses tõdes Euroopa Parlament, et heitkogustega kauplemisest võib saada osa ühtsest lennunduse kliimamõjuga tegelemise meetmepaketist, tingimusel et see on asjakohaselt kavandatud.
- (9) Käesoleva direktiivi eesmärk on vähendada lennunduse mõju kliimamuutustele, lisades lennutegevusest tulenevad heitkogused ühenduse süsteemi.
- (10) Õhusõiduki käitajatel on kõige otsesem kontroll käitatavate õhusõidukite tüübi ja nende lendudel kasutamise viisi üle, mistõttu peaksid nad vastutama antud direktiiviga kehtestatud kohustuste täitmise eest. Käitaja saab tuvastada ICAO tähise või mõne muu lennu tuvastamisel kasutatava tunnustatud tähise kasutamise järgi. Kui käitaja ei ole tuvastatav, loetakse õhusõiduki käitajaks selle omanikku, välja arvatud juhul, kui viimane tõendab isiku, kes oli käitaja.
- (11) Alates 2011. tuleks lisada ühenduse lennujaamade vaheliste lendude heitkogused ühenduse süsteemi. Alates 2012. aastast tuleks lisada kõigi ühenduse lennujaamadest väljuvate ja neisse saabuvate lendude tekitatud heitkogused. Seega võib ühenduse süsteem olla eeskujuks süsteemi ülemaailmsele laiendamisele. Kui kolmas riik võtab asjaomasest riigist väljuvate ja ühenduse lennujaamas maanduvate lendude kliimamõju vähendamiseks vastu meetmeid, mis on vähemalt võrdsed käesoleva direktiivi nõuetega, tuleks ühenduse süsteemi ulatust muuta, arvates asjaomasest välja need lennud, mis sellest riigist ühendusse saabuavad.
- (12) Lennundus mõjutab kliimat süsinikdioksiidi, lämmastikoksiidide, veeauru ja sulfaadid ning tahmaosakeste eraldumise kaudu. Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma hinnangul on lennunduse kogumõju hetkel kaks kuni neli korda suurem kui senine süsinikdioksiidi heite mõju üksi. Hiljutised ühenduse teadusuuringud näitavad, et lennunduse kogumõju on ligi kaks korda suurem kui süsinikdioksiidi avaldatav mõju üksi. Siiski ei võta ükski neist hinnangutest arvesse kiudpilvede võrdlemisi ebaselget mõju. Asutamislepingu artikli 174 lõike 2 kohaselt peab ühenduse keskkonnapoliitika rajanema ettevaatuspõhimõttel, mistõttu tuleks lennunduse mõjuga tegeleda võimalikult suures ulatuses. Vaja oleks pragmaatilist ja ettevaatlikku lähenemisviisi, et poolelioleva teadusliku arengu käigus välja töötada sobivamaid parameetreid erinevate mõjude võrdlemiseks. Lämmastikoksiidide heiteid käsitletakse muudes komisjoni esitatavates õigusaktides.
- (13) Konkurentsimoonutuste vältimiseks tuleks sätestada ühtlustatud eraldamismeetodid. Selleks et tagada uutele õhusõiduki käitajatele ligipääs turule, eraldatakse teatud osa saastekvootidest enampakkumisel, mis on kooskõlas komisjoni poolt välja töötatavate

---

<sup>10</sup> KOM(2005) 459.

eeskirjadega. Tegevuse lõpetanud õhusõiduki käitajatele tuleks jätkata saastekvootide eraldamist selle perioodi lõpuni, mille jaoks on tasuta saastekvoodid juba eraldatud.

- (14) Lennundusel on oma osa inimtegevuse põhjustatud üldistes kliimamuutustes. Saastekvootide enampakkumise tulused tuleks kasutada kasvuhooenergia heitkoguste leevendamiseks, kliimamuutuste mõjudega kohanemiseks, leevendamise- ja kohanemisprotsessiga seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks ning süsteemi halduskulude katmiseks. Enampakkumise tuludega tuleks rahastada eelkõige annetusi ülemaailmse energiatõhususe ja taastuvenergia fondile ning meetmeid metsade hävitamise ärahoidmiseks ja kohandamise hõlbustamiseks arengumaades. Enampakkumise 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.
- (15) Süsteemi kulutasuvuse suurendamiseks peaksid õhusõiduki käitajad olema võimelised kasutama projektitegevustest tulenevaid THVsid ja HVÜsid, et täita kohustust tagastada saastekvoote ühtlustatud piirini.
- (16) 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 riigi 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.
- (17) Võttes arvesse, et rahvusvahelise lennunduse heitkoguseid ei ole veel 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. Õhusõiduki käitajad peaksid siiski saama oma registri haldaja kaudu vahetada lennundussektorile välja antud saastekvooti kvoodiga, mida saavad kasutada kõik käitajad süsteemis.
- (18) Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon (Eurocontrol) võib omada teavet, mis võib aidata liikmesriikidel või komisjonil täita käesolevast direktiivist tulenevaid kohustusi.
- (19) Neid ühenduse süsteemi sätteid, mis on seotud heitkoguste seire, aruandluse ja kontrollimisega ning käitajatele kohaldatavate sanktsioonidega, tuleks kohaldada ka õhusõiduki käitajate suhtes.
- (20) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

- (21) Komisjonile tuleks eelkõige anda õigus võtta vastu meetmeid selliste saastekvootide enampakkumisele panemiseks, mida ei pea tasuta välja andma ning selliste I lisas loetletud lennutegevuste muutmiseks, mille puhul kolmas riik kehtestab meetmeid lennunduse kliimamõju vähendamiseks. Kuna kõnealused meetmed on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta kõnealust direktiivi teisejärgulisi elemente ning täiendada seda uute teisejärguliste elementide lisamise või muutmisega, tuleks need vastu võtta vastavalt regulatiivkomitee menetlusele koos otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga.
- (22) Kuna kavandatud meetmeid ei saa saavutada siis, kui liikmesriigid tegutsevad eraldi, mistõttu saab neid nende ulatuse ja tagajärgede tõttu paremini saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus vastu võtta meetmeid, mis on vastavuses asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesoleva direktiivi meetmed selle eesmärgi saavutamisel vajalikust kaugemale.
- (23) Seetõttu tuleks vastavalt muuta direktiivi 2003/87/EÜ,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

*Artikkel 1*  
*Direktiivi 2003/87/EÜ muudatused*

Direktiivi 2003/87/EÜ muudetakse järgmiselt.

- (1) Artikli 1 ette lisatakse I peatüki pealkiri:

**„I peatükk**  
**Üldsätted”**

- (2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

- a) punkti b lisatakse järgmine tekst: „või I lisas loetletud lennutegevusi sooritava õhusõiduki gaasiheide, mis on täpsustatud seoses nende tegevustega”;
- b) lisatakse järgmised punktid:
- „o) *õhusõiduki käitaja* – isik, kes käitab õhusõidukit ajal, mil see sooritab I lisas loetletud lennutegevusi või juhul, kui käitaja on tuvastamata või õhusõiduki omaniku poolt tuvastamata, õhusõiduki omanik;
- p) *haldav liikmesriik* – liikmesriik, kes vastavalt artiklile 18a vastutab süsteemi haldamise eest seoses õhusõiduki käitajaga;
- q) *omistatud lennunduse heitkogused* – kõikide I lisas loetletud lennutegevuste alla kuuluvate ja liikmesriigist väljuvate või liikmesriiki kolmandast riigist saabuvate lendude heitkogused;

- r) *varasemad lennunduse heitkogused – 2004., 2005. ja 2006. kalendriaastal I lisas loetletud lennutegevusi sooritavatelt õhusõidukitelt tulenevate heitkoguste aasta keskmine.*”

- (3) Artikli 3 järele lisatakse II peatükk, III peatüki pealkiri ning artikkel 3e:

## **„II peatükk Lennundus**

### *Artikkel 3a II peatüki kohaldamisala*

Käesoleva peatüki sätteid kohaldatakse saastekvootide eraldamise ja väljaandmise suhetes seoses I lisas loetletud lennutegevustega.

### *Artikkel 3b Lennunduse saastekvootide üldkogus*

1. Ajavahemikul 01.01.2011–31.12.2012 moodustab õhusõiduki käitajatele eraldatavate lennunduse saastekvootide koguhulk 100% iga aasta varasemate lennunduse heitkoguste summast.
2. Artikli 11 lõikes 2 osutatud ajavahemikul, mis algab 01.01.2013, moodustab õhusõiduki käitajatele eraldatavate lennunduse saastekvootide üldkogus 100% varasematest lennunduse heitkogustest korrutatuna kõnealusesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga.
3. Artikli 11 lõikes 2 osutatud kolmandal ajavahemikul ja igal järgneval ajavahemikul moodustab õhusõiduki käitajatele eraldatavate lennunduse saastekvootide üldkogus 100% varasematest lennunduse heitkogustest korrutatuna kõnealusesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga.
4. Komisjon teeb parimatele kättesaadavatele andmetele tuginedes otsuse varasemate lennunduse heitkoguste kohta kuue kuu jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

### *Artikkel 3c Lennunduse saastekvootide eraldamise meetod*

1. Artikli 3b lõikes 1 osutatud ajavahemikul pannakse teatav protsent saastekvootidest enampakkumisele. Kõnealune protsent vastab III. peatüki kohaselt asjaomaseks ajavahemikuks liikmesriikide riiklikes saastekvootide eraldamise kavades esitatud keskmisele protsendile, sealhulgas enampakkumine.
2. Tulevastel perioodidel võetakse enampakkumisele esitatava protsendi puhul arvesse käesoleva direktiivi üldist läbivaatamist.

3. Komisjon võtab vastu määruse, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted liikmesriikide poolt selliste saastekvootide enampakkumisel müümise kohta, mida ei pea lõigete 1 ja 2 kohaselt tasuta välja andma. Iga liikmesriigi poolt igal ajavahemikul enampakkumisel müüdavate saastekvootide arv on proportsionaalne liikmesriigi osaga võrdlusaastal kõigile liikmesriikidele omistatud lennunduse heitkoguste koguhulgast, millest on teatatud vastavalt artikli 14 lõikele 3 ja mida on kontrollitud vastavalt artiklile 15. Artikli 3b lõikes 1 osutatud ajavahemiku võrdlusaasta on 2010 ning iga järgneva artiklis 3b osutatud ajavahemiku võrdlusaasta on kalendriaasta, mis lõpeb 24 kuud enne selle ajavahemiku algust, mida enampakkumine hõlmab.

Kõnealune määrus, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi teisejärgulisi elemente seda täiendades, võetakse vastu vastavalt regulatiivkomitee menetlusele koos artikli 23 lõikes 2a sätestatud kontrolliga.

4. Lõikega 3 kooskõlas teostatavate lennunduse saastekvootide enampakkumise tulused kasutatakse kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, kliimamuutuste mõjudega kohanemiseks, leevendamise- ja kohanemisprotsessiga seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks ning haldava liikmesriigi kulude katmiseks, mis tulenevad käesolevast direktiivist. Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesoleva lõike kohaselt võetud meetmetest.
5. Käesoleva direktiivi kohaselt komisjonile esitatav teave ei vabasta liikmesriike asutamislepingu artikli 88 lõikega 3 ettenähtud teatamiskohustusest.

#### *Artikkel 3d*

##### *Õhusõiduki käitajatele lennunduse saastekvootide eraldamine ja väljaandmine*

1. Iga artiklis 3b osutatud ajavahemiku kohta võib iga õhusõiduki käitaja taotleda selliste lennunduse saastekvootide eraldamist, mida eraldatakse vastavalt lõikele 3c tasuta. Taotluse võib teha esitades haldavale liikmesriigile kontrollitud tonnkilomeetrite andmed seoses kõnealuse käitaja teostatud I lisas loetletud lennutegevustega kalendriaasta kohta, mis lõpeb kaksikümme neli kuud enne taotlusega hõlmatud ajavahemiku algust vastavalt IV ja V lisale. Taotlus tuleb esitada vähemalt kaksikümme üks kuud enne selle ajavahemiku algust, mida taotlus hõlmab.
2. Liikmesriigid esitavad lõike 1 alusel saadud taotlused komisjonile vähemalt kaheksateist kuud enne selle ajavahemiku algust, mida taotlus hõlmab.
3. Komisjon võtab vastu otsused järgmistes küsimustes vähemalt viisteist kuud enne iga artiklis 3b osutatud ajavahemiku algust:
  - a) saastekvootide üldkogus, mis eraldatakse asjaomaseks ajavahemikuks vastavalt artikli 3b;
  - b) saastekvootide arv, mis eraldatakse asjaomaseks ajavahemikuks vastavalt artiklile 3c tasuta ning;
  - c) võrdlusalus, mida kasutatakse saastekvootide tasuta eraldamiseks nendele õhusõiduki käitajatele, kelle taotlused esitati komisjonile vastavalt lõikele 2.



Punktis c osutatud võrdlusalus arvutatakse välja jagades punktis b osutatud saastekvootide arvu komisjonile vastavalt lõikele 2 esitatud taotlustes sisalduvate tonnkilomeetrite andmete summaga.

4. Kolme kuu jooksul pärast seda, kui komisjon on võtnud vastu lõikes 3 osutatud otsuse, arvutab ja avaldab iga haldav liikmesriik:
  - a) igale õhusõiduki käitajale, kelle taotlus on esitatud komisjonile vastavalt lõikele 2, eraldatavate saastekvootide üldkoguse asjaomaseks ajavahemikuks, mis arvutatakse välja korrutades taotluses esitatud tonnkilomeetrite andmed lõike 3 punktis c avaldatud võrdlusalususega, ning;
  - b) igale õhusõiduki käitajale igal aastal eraldatavad saastekvoodid, mis määratakse kindlaks jagades kogu ajavahemikuks eraldatud saastekvootide üldkoguse, mis arvutatakse punkti a alusel, ajavahemikku jäävate aastate arvuga, mil õhusõiduki käitaja on teostanud I lisa loetletud lennutegevusi.
5. 2011. aasta 28. veebruariks ja iga järgneva aasta 28. veebruariks annab haldava liikmesriigi pädev asutus igale õhusõiduki käitajale välja saastekvootide arvu, mis sellele õhusõiduki käitajale asjaomasel aastal eraldatakse.

### **III peatükk**

#### **Paiksed käitised**

##### *Artikkel 3e*

##### *III peatüki kohaldamisala*

Käesoleva peatüki sätteid kohaldatakse kasvuhoonegaaside heitelubade ning I lisa loetletud muude kui lennutegevuste jaoks eraldatavate saastekvootide eraldamisel ja väljaandmisel.”

- (4) Artikli 6 lõike 2 punktis e lisatakse pärast sõna „kvoote” väljend „välja arvatud kvoodid, mis on välja antud II peatüki alusel“.
- (5) Artikli 11 järele lisatakse IV peatüki pealkiri:

### **„IV peatükk**

#### **Lennunduse ja paiksete käitiste suhtes kohaldatavad sätted”**

- (6) Artiklisse 11a lisatakse lõige 1a:

„1a. Kui lõikest 3 ei tulene teisiti, lubavad liikmesriigid igal õhusõiduki käitajal iga artiklis 3b osutatud ajavahemiku jooksul kasutada projektitegevustest tulenevaid THVsid ja HVÜsid teatava protsendini saastekvootide arvust, mille käitaja peab vastavalt artikli 12 lõikele 2a tagastama; see protsent moodustab liikmesriikide poolt lõikele 1 vastava ajavahemiku jaoks kindlaksmääratud protsentide keskmise.

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

(7) Artikli 11b lõikes 2 asendatakse sõna „käitistest” sõnaga „tegevustest”.

(8) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

- a) lõikes 2 lisatakse enne sõna „täitmiseks” väljend „õhusõiduki käitajale lõikega 2a ettenähtud kohustuste täitmiseks”;
- b) lisatakse lõige 2a:

„2a. Haldavad liikmesriigid tagavad, et hiljemalt iga aasta 30. aprilliks tagastab iga õhusõiduki käitaja saastekvoote, mille arv on võrdne eelneva kalendriaasta heitkoguste üldkogusega, mis tulenevad I lisas loetletud lennutegevustest, mida on teostanud õhusõiduki käitaja, ja mida kontrollitakse vastavalt artiklile 15. Liikmesriigid tagavad, et saastekvoodid, mis tagastatakse kooskõlas käesoleva lõiguga seejärel tühistatakse.”

- c) lõikes 3 lisatakse pärast sõna „saastekvoote” väljend „välja arvatud kvoodid, mis on välja antud II peatüki alusel”.

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

(10) Artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

- a) lõikes 1
  - i) lisatakse pärast „nende tegevusaladega” sõnad „ja tegevusalade andmetega, mida on vaja artikli 3d kohase taotluse jaoks”;
  - ii) „30. septembriks 2003” jäetakse välja, ja
- b) lõikes 3:
  - i) asendatakse sõna „käitise” sõnaga „või õhusõiduki käitaja”;
  - ii) asendatakse „sellest käitisest kõnealuse kalendriaasta jooksul” sõnadega „iga kalendriaasta jooksul sellest käitisest või alates 1. jaanuarist 2010 tema käitatavast õhusõidukist”.

(11) Artiklit 15 muudetakse järgmiselt:

- a) esimeses lõigus:
  - i) asendatakse sõna „käitajatele” sõnadega „käitajatele ja õhusõiduki käitajatele”;
  - ii) lisatakse pärast „sätestatud kriteeriumidele” sõnad „ning mis tahes üksikasjalikele sätetele, mis komisjon on vastu võtnud kooskõlas käesoleva lõiguga” ja;
- b) teises lõigus:

- i) asendatakse sõna „käitaja” sõnadega „käitaja ja õhusõiduki käitaja”;
  - ii) lisatakse pärast „sätestatud kriteeriumidele” sõnad „ning mis tahes üksikasjalikele sätetele, mis komisjon on vastu võtnud kooskõlas käesoleva lõiguga” ja
- c) lisatakse pärast teist lõiku järgmine lõik:

„Komisjon võib võtta vastu üksikasjalikke sätteid õhusõiduki käitajate artikli 14 lõike 3 kohaselt esitatud aruannete ja artikli 3d kohaste taotluste kontrollimiseks vastavalt artikli 23 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.”.

(12) Artiklit 16 muudetakse järgmiselt:

- a) lõikes 1 jäetakse välja sõnad „hiljemalt 31. detsembriks 2003”;
- b) lõikes 2:
  - i) asendatakse sõna „käitajate” sõnadega „käitajate ja õhusõiduki käitajate”;
  - ii) sõnad „artikli 12 lõike 3” asendatakse sõnadega „käesoleva direktiivi” ja
- c) lõikes 3:
  - i) sõna „käitaja” asendatakse sõnadega „käitaja või õhusõiduki käitaja”;
  - ii) teises lauses jäetakse välja sõnad „kõnealune käitis”.

(13) Lisatakse artiklid 18a ja 18b:

*„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 lennutegevuslubade väljaandmise kohta)<sup>12</sup> väljaantud kehtiv lennutegevusluba, lennutegevusloa väljaandnud liikmesriik ja
  - b) kõigil muudel juhtudel liikmesriik, kelle omistatud lennunduse heitkoguste hulk, mis tulenes selle õhusõiduki käitaja poolt võrdlusaasta jooksul teostanud lendudest, on suurim.
2. Parimale kättesaadavale teabele tuginedes komisjon:
  - a) avaldab 1. veebruariks 2009 nimekirja õhusõiduki käitajatest, kes teostasid I lisas loetletud lennutegevusi 1. jaanuaril 2006 või pärast seda, täpsustades iga õhusõiduki käitajat haldava liikmesriigi vastavalt lõikele 1, ning

<sup>12</sup> EÜT L 24, 24.8.1992, lk 1.

- b) ajakohastab seda nimekirja iga järgneva aasta 1. veebruariks, lisades õhusõiduki käitajaid, kes on edaspidi teostanud I lisas loetletud lennutegevusi.
3. Lõike 1 kohaldamisel tähendab võrdlusaasta õhusõiduki käitaja puhul, kes hakkas ühenduses tegutsema pärast 1. jaanuarit 2006, esimest tegutsemise kalendriaastat ning kõigil muudel juhtudel kalendriaastat, mis algas 1. jaanuaril 2006.

*Artikkel 18b*  
*Abi Eurocontrol'ilt*

Selleks et täita oma kohustusi, mis on ettenähtud artikli 3b lõikega 4 ja artikliga 18a, võib komisjon paluda Eurocontrol'i abi ja sõlmida sel eesmärgil nimetatud organisatsiooniga asjakohaseid lepinguid.”

- (14) Artikli 19 lõikes 3 lisatakse järgmised sõnad: „ja sätteid, mida tuleb arvestada lennutegevuse lisamisel ühenduse süsteemi. Määrusega on lubatud õhusõiduki käitajatel taotleda oma registri haldajalt II. peatüki alusel välja antud saastekvoodi vahetamist samaväärse saastekvoodi vastu, mis on välja antud III. peatüki alusel. Sellise vahetuse teevad haldajad nõudmise korral.“
- (15) Artiklisse 23 lisatakse lõige 2a:
- „2a. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse artikli 8 sätteid.”
- (16) Lisatakse artikkel 25a:

*„Artikkel 25*  
*Kolmandate riikide meetmed lennunduse kliimamõju vähendamiseks*

Kui kolmas riik võtab asjaomasest riigist väljuvate ja ühenduses maanduvate lendude kliimamõju vähendamiseks meetmeid, mis on vähemalt võrdsed käesoleva direktiivi nõuetega, muudab komisjon käesolevat direktiivi, nähes ette asjaomasest riigist saabuvate lendude väljaarvamise I lisas loetletud lennutegevuste seast alates artiklis 3b osutatud järgmisest ajavahemikust.

Kõnealune muudatus, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi teisejärgulisi elemente, võetakse vastu vastavalt regulatiivkomitee menetlusele koos artikli 23 lõikes 2a sätestatud kontrolliga.”

- (17) Artiklit 28 muudetakse järgmiselt:
- a) lõikes 3b lisatakse pärast sõna „saastekvootide” väljend „välja arvatud kvootide, mis on välja antud II peatüki alusel”;
- b) lõikes 4 lisatakse pärast sõna „saastekvoote” väljend „välja arvatud kvoodid, mis on välja antud II peatüki alusel”;
- (18) Artikli 30 järele lisatakse pealkiri:

## „V peatükk Lõppsätted”

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

### *Artikkel 2 Ülevõtmine*

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 12 kuu jooksul pärast direktiivi jõustumist. Nad edastavad kõnealuste sätete teksti ning kõnealuste sätete ja käesoleva direktiivi vastavustabeli viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid võtavad need normid vastu, lisavad nad nendes 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 riiklike 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.

Brüssel, [...]

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*  
[...]

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*  
[...]

## LISA

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

(1) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmiselt:

**„TEGEVUSALAD, MILLE SUHTES KOHALDATAKSE KÄESOLEVAT DIREKTIIVI“;**

b) pärast lõiget 2 lisatakse järgmine lõik:

„2011. aastaks lisatakse lennutegevuste hulka üksnes lennud, mis väljuvad lennujaamast ja saabuvad lennujaama, mis asuvad liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut. Alates 1. jaanuarist 2012 lisatakse kõik lennud, mis väljuvad lennujaamast ja saabuvad lennujaama, mis asuvad liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut“.

c) lisatakse järgmine tegevusala:

“

<p>Lennundus</p> <p>Lennud, mis saabuvad lennujaama või väljuvad lennujaamast, mis asuvad liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut.</p> <p>Antud tegevus ei sisalda:</p> <p>a) lende, mis sooritatakse eranditult lähetuses viibiva valitseva monarhi ja tema lähimate pereliikmete, riigipeade, valitsusjuhtide ja valitsuse ministrite transpordi eesmärgil, kui see on tõendatud asjakohase staatusega lennuplaanis;</p> <p>b) sõjalisi lende, mida sooritavad sõjalennukid ning tolli ja politsei tegevusega seotud lende ning otsimis-päästelennud asjaomase pädeva asutuse volitusel;</p> <p>c) lende, mis sooritatakse eranditult 1944. aasta rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioonis määratletud visuaallennureeglite järgi;</p> <p>d) lende, mis lõpevad samal lennuväljal,</p>	<p>Süsinikdioksiid</p>
---	------------------------

<p>kust õhusõiduk õhku tõusis ja mille jooksul ei tehtud vahemaandumisi;</p> <p>e) õppelende, mida sooritatakse eranditult lennukijahi 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>f) lende, mida sooritatakse eranditult selliste seadmete kontrollimiseks või katsetamiseks, mida kasutatakse või kavatakse kasutada lennuliikluse maapealsete õhuseirevahenditena, välja arvatud asjaomase õhusõiduki positsioneerimislennud ja</p> <p>g) lende, mida sooritavad õhusõidukid, mille maksimaalne stardimass on alla 5700 kg.</p>	
--	--

»

(2) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkirja järele lisatakse pealkiri:

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

b) lisatakse B osa:

„B OSA – Lennutegevustest tulenevate heitkoguste kontrollimine ja aruandlus”

### **Süsinikdioksiidi heitkoguste seire**

Heitkoguseid seiratakse arvutuste abil. Heitkoguste arvutamiseks kasutatakse valemit:

Kütusekulu  $x$  heitmekoeffitsent

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

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

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

Kasutatakse standardseid valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) heitmekoeffitsente, mis on võetud IPCC 2006. aasta seirejuhistest või nende hilisematest ajakohastatud versioonidest, välja arvatud juhul, kui tegevuspõhised heitmekoeffitsendid, mille on tunnustatud analüütilisi meetodeid kasutades välja töötanud sõltumatud akrediteeritud laboratooriumid, on täpsemad. Biomassi heitmekoeffitsent on null.

Iga lennu ja iga kütuse kohta teostatakse eraldi arvutused.

### **Heitkoguste aruandlus**

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

- A. Käitaja tuvastamiseks vajalikud andmed, sealhulgas:
- käitaja nimi;
  - haldav liikmesriik;
  - aadress, sealhulgas postiindeks ja riik ning juhul, kui see on erinev, kontaktaadress haldavas liikmesriigis;
  - aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja poolt I lisas loetletud lennutegevuste sooritamiseks kasutatud õhusõidukite registreerimisnumbrid ja tüübid;
  - lennuettevõtja sertifikaadi ja lennutegevusloa, mille alusel õhusõiduki käitaja teostas I loetletud lennutegevusi, number ja väljaandev asutus;
  - kontaktisiku aadress, telefoninumber, faks ja e-posti aadress ning;
  - õhusõiduki omaniku nimi.
- B. Iga kütuseliigi puhul, mille heitkogused arvutatakse:
- kütusekulu;
  - heitmekoeffitsient;
  - heitkoguste koguhulk kõigilt aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lendudel, mis kuuluvad I lisas loetletud lennutegevuste alla;
  - järgmiste lendude heitkoguste koguhulk:
    - kõik aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lennud, mis kuuluvad I lisas loetletud lennutegevuste alla ja mis väljusid liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast ning saabusid liikmesriigi territooriumil asuvasse lennujaama;
    - kõik muud aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lennud, mis kuuluvad selliste I lisas loetletud lennutegevuste alla;



- heitkoguste koguhulk aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lendudelt, mis kuuluvad I lisa loetletud lennutegevuste alla, mis:
  - väljusid igast liikmesriigist ja
  - saabusid igasse liikmesriiki kolmandast riigist;
- määramatus.

### **Tonnkilomeetrites väljendatud andmete seire artikli 3d kohaldamiseks**

Saastekvootide eraldamise taotlemiseks vastavalt artikli 3d lõikele 1 arvutatakse lennutegevuse hulk tonnkilomeetrites, kasutades järgmist valemit:

tonnkilomeetrid = vahemaa x nimikoormus

kus:

„vahemaa” tähendab väljumiskoha lennujaama ja sihtkoha lennujaama vahelist kaugust mööda suurringjoont ja

„nimikoormus” tähendab transporditava 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 100kg iga reisija ja tema registreeritud pagasi kohta.

### **Tonnkilomeetrites väljendatud andmete aruandlus artikli 3d kohaldamiseks**

Iga õhusõiduki käitaja peab artikli 3d lõike 1 kohaselt koostatavas taotluses esitama järgmised andmed:

A. Käitaja tuvastamiseks vajalikud andmed, sealhulgas:

- käitaja nimi;
- haldav liikmesriik;
- aadress, sealhulgas postiindeks ja riik ning juhul, kui see on erinev, kontaktaadress haldavas liikmesriigis;
- õhusõidukite registreerimisnumbrid ja tüübid, mida kasutatakse taotlusega hõlmatud aasta jooksul I lisa loetletud lennutegevuste sooritamiseks õhusõiduki käitaja poolt;
- lennuettevõtja sertifikaadi ja lennutegevusloa, mille alusel õhusõiduki käitaja teostas I lisa loetletud lennutegevusi, number ja väljaandev asutus;

- kontaktisiku aadress, telefoninumber, faks ja e-posti aadress ning
- õhusõiduki omaniku nimi.

B. Tonnkilomeetrites väljendatud andmed:

- lendude arv lennujaamapaari kohta;
- reisijakilomeetrite arv lennujaamapaari kohta;
- tonnkilomeetrite arv lennujaamapaari kohta;
- kõikide aruandega seotud aasta jooksul õhusõiduki käitaja teostatud lendude, mis kuuluvad I lisa loetletud lennutegevuste alla, tonnkilomeetrite koguarv; ”

(3) V lisa muudetakse järgmiselt:

- a) pealkirja järele lisatakse järgmine pealkiri:

„A OSA – Paiksetest käitistest tulenevate heitkoguste kontrollimine”

- b) lisatakse B osa:

„B OSA – Lennutegevustest tulenevate heitkoguste kontrollimine

(13) Lisas sätestatud üldpõhimõtteid ja meetodikat kohaldatakse I lisa loetletud lennutegevuste alla kuuluvate lendude heitkoguste aruannete kontrollimisel.

Sel eesmärgil:

- a) käsitatakse lõikes 3 tehtud viidet käitajale viitena õhusõiduki käitajale ning 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 ja
- f) käsitatakse lõigetes 10 ja 12 tehtud viiteid käitajale viidetena õhusõiduki käitajale.

## **Lennutegevusest tulenevate heitkoguste aruande kontrollimise lisasätted**

- (14) Kontrollija teeb eelkõige kindlaks, et:
- a) kõik lennud, mis kuuluvad I lisa loetletud lennutegevuste alla, on arvesse võetud. Selle ülesande täitmisel on kontrollijale abiks lennuplaani andmed ja muud käitaja liiklemist käsitlevad andmed, sealhulgas 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.

## **Artikli 3d lõike 1 kohaldamiseks esitatud tonnkilomeetrites väljendatud andmete kontrollimise lisasätted**

- (15) Käesolevas lisa sätestatud üldpõhimõtteid ja artikli 14 lõike 3 kohaste heitkoguste aruannete kontrollimise meetodikat kohaldatakse vajadusel ka vastavalt tonnkilomeetrites väljendatud andmete kontrollimisel.
- (16) Kontrollija teeb eelkõige kindlaks, et käitaja artikli 3d lõike 1 kohaselt esitatavas taotluses on arvesse võetud ainult selliseid lende, mis on tegelikult toimunud ja kuuluvad I lisa loetletud lennutegevuste alla ning mille eest vastutab õhusõiduki käitaja. Selle ülesande täitmisel on kontrollijale abiks käitaja liiklemist käsitlevad andmed, sealhulgas käitaja poolt nõutud Eurocontrol'i andmed. Lisaks teeb kontrollija kindlaks, et käitaja esitatud nimikoormus vastab kõnealuse käitaja nimikoormuste registrile, mida ta peab ohutuse eesmärgil.”

## FINANTSSELGITUS

### 1. ETTEPANEKU NIMETUS:

Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi kohta, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi.

### 2. TEGEVUSPÕHISE JUHTIMISE JA EELARVESTAMISE RAAMISTIK

Asjaomased poliitikavaldkonnad ja nendega seonduvad meetmed:

Poliitikavaldkond: 07 Keskkond

Tegevuspõhise eelarvestamise kood 0703: ühenduse keskkonnapoliitika ja keskkonnaalaste õigusaktide rakendamine

### 3. EELARVEREAD

#### 3.1. Eelarveread (tegevusassigneeringute read ja nendega seonduvad tehnilise ja haldusabi read (endised B..A read)), sh järgmised rubriigid:

Artikkel 07 03 07 – LIFE+ (keskkonna rahastamisvahend — 2007–2013)

#### 3.2. Meetme kestus ja finantsmõju:

Aastateks 2007–2013 vajalikud rahastamisvahendid eraldatakse LIFE+ programmi jaoks juba ettenähtud vahenditest. Lisasummasid vaja ei ole.

#### 3.3. Eelarve tunnused (lisage vajadusel ridu):

Eelarverida	Kulu liik		Uus	EFTA osamakse	Taotlejariikide osamaksed	Finantsperspektiivi rubriik
07 03 07	Mitte-kohustuslik	Liigendatud	EI	EI	EI	Nr 2

## 4. ÜLEVAADE VAHENDITEST

### 4.1. Rahalised vahendid

#### 4.1.1. Ülevaade kulukohustuste assigneeringutest ja maksete assigneeringutest

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Kulu liik	Jao nr		2007	2008	2009	2010	2011	2012	Kokku
							jj		

#### Tegevuskulud<sup>13</sup>

Kulukohustuste assigneeringud	8.1.	a	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Maksete assigneeringud		b	0,100	0,130	0,127	0,048	0,00	0,200	0,605

#### Võrdlussummas sisalduvad halduskulud<sup>14</sup>

Tehniline ja haldusabi (liigendamata assigneeringud)	8.2.4.	c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

#### VÕRDLUSSUMMA KOKKU

<b>Kulukohustuste assigneeringud</b>		a+c	<b>0,200</b>	<b>0,140</b>	<b>0,065</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,200</b>	<b>0,605</b>
<b>Maksete assigneeringud</b>		b+c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

#### Võrdlussummast välja jäävad halduskulud<sup>15</sup>

Personalikulud ja nendega seonduvad kulud (liigendamata assigneeringud)	8.2.5.	d	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,648
Võrdlussummast välja jäävad halduskulud, v.a personalikulud ja nendega seonduvad kulud (liigendamata assigneeringud)	8.2.6.	e	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

#### Meetmete soovituslik finantskulu kokku

<sup>13</sup> Kulud, mis ei kuulu asjaomase xx jaotise xx 01 peatüki alla.

<sup>14</sup> Kulud, mis kuuluvad xx jaotise xx 01 04 artikli alla.

<sup>15</sup> Kulud, mis kuuluvad xx 01 peatüki alla, välja arvatud artiklid xx 01 04 ja xx 01 05.

<b>Kulukohustuste assigneeringud (sh personalikulud) KOKKU</b>		a+c +d+ e	0,312	0,333	0,231	0,139	0,139	0,339	1,493
<b>Maksete (sh KOKKU) assigneeringud (sh personalikulud)</b>		b+c +d+ e	0,212	0,323	0,293	0,187	0,139	0,339	1,493

### Kaasrahastamise andmed

Kui ettepanek hõlmab liikmesriikide või muude asutuste (palun täpsustada) poolset kaasrahastamist, peaks allpool esitatud tabelis näitama, milline on selle kaasrahastamise hinnanguline tase (kui kaasrahastajaid on mitu, võib lisada täiendavaid ridu):

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Kaasrahastav asutus		aasta n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 jj	Kokku
.....	f	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Kulukohustuste assigneeringud (sh kaasrahastamine) KOKKU</b>	a+c +d+ e+f							

#### 4.1.2. Kooskõla finantsplaneeringuga

- Ettepanek vastab olemasolevale finantsplaneeringule.
- Ettepanekuga kaasneb finantsperspektiivi asjakohase rubriigi ümberplaneerimine.
- Ettepanekuga seoses võib olla vajalik institutsioonidevahelise kokkuleppe<sup>16</sup> sätete kohaldamine (sh paindlikkusinstrumendi või finantsperspektiivi läbivaatamine).

#### 4.1.3. Finantsmõju tuludele

- Ettepanekul puudub finantsmõju tuludele
- Ettepanekul on finantsmõju; mõju tuludele on järgmine:

NB! Kõik üksikasjad ja tähelepanekud, mis seonduvad tuludele avaldatava mõju arvutusmeetodiga, tuleb näidata eraldi lisas.

<sup>16</sup> Vt institutsioonidevahelise kokkuleppe punktid 19 ja 24.

miljonites eurodes (üks koht pärast koma)

Eelarverida		Tulud	Enne meetme rakendamist [aasta n-1]	Olukord pärast meetme rakendamist						
				[aast a n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>17</sup>	
		a) Tulud absoluutväärtuses								
		b) Tulude muutus	Δ							

(Kui mõju on seotud rohkem kui ühe eelarvega, täpsustage palun kõik seonduvad tulude eelarveread, lisades tabelile vajalikul arvul ridu.)

#### 4.2. Täistööajale taandatud personal (sh ametnikud, ajutine personal ja koosseisuväline personal) – vt täpsemalt punktist 8.2.1.

Aastane vajadus	2007	2008	2009	2010	2011	2012 jj
Personal kokku	1A*/A D	1A*/ AD	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D	1A*/A D

## 5. TUNNUSJOONED JA EESMÄRGID

### 5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetav vajadus

Vähendada lennunduse mõju kliimamuutustele lennunduse lisamise abil ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi (vt seletuskirja jaotis „Ettepaneku põhjused ja eesmärgid”). Selleks on vaja rahalisi vahendeid, et rahastada:

- ettepaneku seisukohast vajalike rakenduseeskirjade ja juhiste arendamist;
- rakendamisega seotud uuringute või muu tehnilise abi hankeid;
- komisjonile käesoleva direktiiviga ettenähtud ülesannete täitmist, sealhulgas otsused saastekvootide eraldamise ja õhusõiduki käitajaid haldavate liikmesriikide nimekirja koostamine ja haldamine.

Rakendamisega seotud uuringute või muu tehnilise abi hangeteks kulub esimesel aastal hinnanguliselt 200 000 eurot, teisel aastal 140 000 eurot ning kolmandal aastal 40 000 eurot. 2012. aastal vajatakse edasise tehnilise abi ning hindamise jaoks eelduste kohaselt veel 200 000 eurot.

Ühenduse sõltumatu tehingute registri jaoks tehtavad IT-süsteemi muudatused nähakse ette aastaks 2009 (25 000 eurot).

<sup>17</sup> Vajaduse korral, st kui meetet rakendatakse üle kuue aasta, lisage täiendavaid veerge.

## 5.2. Ühenduse meetme lisandväärtus, ettepaneku seotus ja kooskõla muude finantsmeetmetega ning võimalik koostoime

Lennunduse kliimamõju vähendamiseks võetavaid ühtlustatud meetmeid saab kõige paremini saavutada õigusaktide ja ühenduse tasandil kooskõlastamise abil (vt ka seletuskirja 3. jaotis).

Tegevuskulud kavandatakse selle LIFE+ eelarve osana, mille puhul kohaldatakse tsentraalset otsehaldust.

## 5.3. Ettepaneku eesmärgid, oodatavad tulemused ja nendega seonduvad näitajad tegevuspõhise juhtimise raames

Vähendada lennunduse mõju kliimamuutustele lennunduse lisamise abil ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi. Eelkõige:

- kaasata õhustranspordisektor pingutustesse leevendada kliimamuutusi;
- võtta arvesse kliimamuutuste väliskulutusi ja
- aidata kaasa õhustranspordi keskkonnategevuse parandamisele, tugevdades õhusõiduki käitajate majanduslikke stiimuleid oma kliimamõju vähendamiseks.

## 5.4. Rakendusmeetod (soovituslik)

### X *Tsentraliseeritud haldamine*

X otse, haldajaks on komisjon

kaudselt, haldamine on delegeeritud:

täitevasutustele

ühenduste asutatud asutustele, millele on osutatud finantsmääruse artiklis 185

riigi avalik-õiguslikele asutustele või avalikke teenuseid osutavatele asutustele

*Haldamine detsentraliseeritult või koostöös*

liikmesriikidega

kolmandate riikidega

*Haldamine ühiselt rahvusvaheliste organisatsioonidega (palun täpsustage)*

Asjakohased märkused:



## **6. JÄRELEVALVE JA HINDAMINE**

### **6.1. Järelevalvekord**

Liikmesriigid peavad aru andma kõikidest direktiivi rakendamiseks võetud meetmetest.

Lepingutega, mis komisjon on direktiivi rakendamiseks sõlminud, on ette nähtud komisjoni (või komisjoni volitatud esindaja) poolne järelevalve ja finantskontroll ning vajadusel kontrollikoja auditid kohapeal.

### **6.2. Hindamine**

#### *6.2.1. Eelhindamine*

Vt käesolevale ettepanekule lisatud komisjoni talituste töödokumendina koostatud mõjuhindangut. Kõigi kavandatud meetmete majanduslikku, sotsiaalset, tervishoiualast ning keskkonnamõju on hinnatud.

#### *6.2.2. Vahe- ja järelhindamise järel võetavad meetmed (varasematest samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid)*

Kavandatud meetmed ning lisatud mõjuhindang arvestavad ühenduse süsteemi käitamisega seoses saadud õppetunde.

#### *6.2.3. Edasise hindamise tingimused ja sagedus*

Puudub

## **7. PETTUSEVASTASED MEETMED**

Sisekontrollistandardeid 14, 15, 16, 18, 19, 20 ja 21 ning nõukogu määruses (EÜ, Euratom) nr 1605/2002 (mis käsitleb Euroopa ühenduste üldeelarve suhtes kohaldatavat finantsmäärust) sätestatud põhimõtteid kohaldatakse täielikult.

## 8. ANDMED VAHENDITE KOHTA

### 8.1. Ettepanekute eesmärgid nende finantskulu järgi

Kulukohustuste assigneerigud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

(Esitada eesmärkide, meetmete väljundite nimetused) ja	Väljundi liik	Keskmine kulu	2007		2008		2009		2010		2011		2012 jj		KOKKU	
			Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku
TEGEVUSEESMÄRK <sup>18</sup> Rakenduseeskirjad ja komisjoni otsuste arendamine	Uuringud ja konsultatsioonid  Rakendusüsteemide kohandamine		1	0,200	1	0,140	1	0,065		0,000		0,000	1	0,200		0,605
<b>KULUD KOKKU</b>				0,200		0,140		0,65		0,000		0,000		0,200		0,605

<sup>18</sup> Vastavalt punktis 5.3. kirjeldatule.

## 8.2. Halduskulud

### 8.2.1. Ametikohtade arv ja liigid

Ametikoha liigid		Meetme haldamiseks vajalik olemasolev ja/või täiendav personal (täistööajale taandatud ametikohtade arv)					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ametnikud või ajutine personal <sup>19</sup> (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal <sup>20</sup>							
Art XX 01 04/05 kohaselt rahastatav muu personal <sup>21</sup>							
<b>KOKKU</b>		1	1	1	1	1	1

### 8.2.2. Meetmetest tulenevate ülesannete kirjeldus

- Enampakkumise rakendusmääruste ja seire-, aruandlus- ja kontrollinõuete juhiste koostamine
- Rakendamise kontroll liikmesriikides
- Haldavate liikmesriikide nimekirja koostamine ja ajakohastamine
- Lennundussektorile saastekvootide eraldamisega seotud komisjoni otsused

### 8.2.3. Ametikohtade jaotus (koosseisuline personal)

- Ametikohad, mis on asendatava või pikendatava programmi haldamiseks praegu ette nähtud
- Ametikohad, mis on poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti rakendamise raames eelnevalt aastaks n ette nähtud
- Ametikohad, mida tuleb taotleda poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti järgneva menetlemise käigus
- Ametikohad, mis tuleb olemasolevaid vahendeid kasutades asjaomases haldustalituses ümber paigutada (sisemised ümberpaigutused)

<sup>19</sup> Ametikoha kulud EI OLE kaetud võrdlussummast.

<sup>20</sup> Ametikoha kulud EI OLE kaetud võrdlussummast.

<sup>21</sup> Mille kulud on kaetud võrdlussummast.

- Ametikohad, mis on aastal n nõutavad, kuid ei ole kõnealuse aasta poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti rakendamise raames ette nähtud

8.2.4. *Võrdlussummas sisalduvad muud halduskulud (XX 01 04/05 – Halduskorralduskulud)*

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Eelarverida (number ja nimetus)	2007	2008	2009	2010	2011	2012 jj	KOKKU
<b>1 Tehniline ja haldusabi (sh sellega seonduvad personalikulud)</b>							
Täitevasutused <sup>22</sup>							
Muu tehniline ja haldusabi							
- sisene							
- väline							
<b>Tehniline ja haldusabi kokku</b>							

8.2.5. *Võrdlussummast välja jäävad personalikulud ja nendega seonduvad kulud*

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Ametikoha liik	2007	2008	2009	2010	2011	2012 jj
Ametnikud ja ajutine personal (XX 01 01)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108
Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal (abiteenistujad, riikide lähetatud eksperdid, lepingulised töötajad jne)  (täpsustage eelarverida)						
<b>Võrdlussummast VÄLJA jäävad) personalikulud ja nendega seonduvad kulud kokku</b>	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108

<sup>22</sup> Viidata tuleb konkreetsele asjaomas(t)e täitevasutus(t)e finantselgitusele.

Arvestus – *Ametnikud ja ajutine personal*

Standardpalk 1A\* /AD puhul on punkti 8.2.1 kohaselt 0,108 miljonit eurot.

Arvestus – *Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal*

Puudub

8.2.6. Võrdlussummast välja jäävad muud halduskulud

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 jj	KOKKU
XX 01 02 11 01 – Lähetused	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,024
XX 01 02 11 02 – Koosolekud ja konverentsid	0,000	0,027	0,027	0,027	0,027	0,027	0,135
XX 01 02 11 03 – Komiteed <sup>23</sup>	0,000	0,054	0,027	0,000	0,000	0,000	0,081
XX 01 02 11 04 – Uuringud ja konsultatsioonid	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
XX 01 02 11 05 – Infosüsteemid	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>2 Muud halduskulud kokku (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Muud haldusliku iseloomuga kulud (täpsustage, lisades viite eelarvele)</b>							
<b>Halduskulud kokku v.a personalikulud ja nendega seonduvad kulud (jäävad võrdlussummast VÄLJA)</b>	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

<sup>23</sup> Täpsustage komitee liik ja rühm, millesse see kuulub.

Arvestus – *Võrdlussummast välja jäävad muud halduskulud*

Ajavahemikul 2009–2013 on igal aastal ette nähtud neli 1000 euro suuruse ühiku maksumusega lähetust ettepaneku selgitamiseks ning selleks, et aidata liikmesriikidel seda rakendada.

Rakenduseeskirjade ja juhiste vastuvõtmiseks on 2008. ja 2009. aastaks ette nähtud kliimamuutuste komitee koosolekud (ühiku maksumus: 27 000 eurot)

Personali- ja haldusvajadused kaetakse haldavatele peadirektoraatidele jaotatud vahenditest iga-aastase vahendite eraldamise protseduuri raames.