

Euroopa Liidu Teataja

C 122 E

51. aastakäik

Eestikeelne väljaanne

Teave ja teatised

20. mai 2008

<u>Teatis nr</u>	Sisukord	Lehekülg
III	<i>Ettevalmistavad aktid</i>	
	NÕUKOGU	
2008/C 122 E/01	Nõukogu ühine seisukoht (EÜ) nr 11/2008, 28. veebruar 2008, vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 251, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv vahendusmenetluse teatavate aspektide kohta tsiviil- ja kaubandusajades	1
2008/C 122 E/02	Nõukogu ühine seisukoht (EÜ) nr 12/2008, 3. märts 2008, vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 251, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (raudteede ohutuse direktiiv) ⁽¹⁾	10
2008/C 122 E/03	Nõukogu 18. aprilli 2008. aasta ühine seisukoht (EÜ) nr 13/2008, vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 251, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi	19

ET

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

III

(Ettevalmistavad aktid)

NÕUKOGU

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) nr 11/2008,

28. veebruar 2008,

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiiv 2008/.../EÜ vahendusmenetluse teatavate aspektide kohta tsiviil- ja kaubandusajades

(2008/C 122 E/01)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 61 punkti c ja artikli 67 lõike 5 teist taanet,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühendus on seadnud eesmärgiks säilitada ning arendada vabadusel, turvalisusel ja õigusel rajanevat ala, kus on tagatud isikute vaba liikumine. Sellise ala loomiseks peab ühendus muu hulgas tsiviilasjades tehtava õigusalse koostöö valdkonnas vastu võtma siseturu nõuetekohaseks toimimiseks vajalikud meetmed.
- (2) Õiguskaitse kättesaadavus on oluline põhimõte ning õiguskaitse parema kättesaadavuse hõlbustamiseks nõuti 15. ja 16. oktoobril 1999 Tampere toimunud Euroopa Ülemkogu kohtumisel liikmesriikidelt alternatiivsete kohtuväliste menetluste loomist.
- (3) Nõukogu poolt 2000. aasta mais vastu võetud järeldustes alternatiivsete vaidlustelahendamise meetodite kohta tsiviil- ja kaubandusõiguses tõdeti, et peamiste põhimõtete kehtestamine antud valdkonnas on otsustava

tähtsusega samm tsiviil- ja kaubandusajades kohtuväliste vaidlustelahendamise menetluste vajaliku väljatöötamise ja toimimise võimaldamise suunas, et lihtsustada ja parandada seeläbi õiguskaitse kättesaadavust.

- (4) Komisjon esitles 2002. aasta aprillis rohelist raamatut alternatiivsete vaidlustelahendusmeetodite kohta tsiviil- ja kaubandusõiguses, milles käsitleti Euroopa Liidus kasutusel olevate alternatiivsete vaidlustelahendamise meetodite olukorda ning algatati laiaulatuslikud konsultatsioonid liikmesriikide ja huvitatud isikutega võimalike vahendusmenetluse kasutamist edendavate meetmete osas.

- (5) Õiguskaitse parema kättesaadavuse tagamise eesmärk, mis on osa vabadusel, turvalisusel ja õiglusel põhineva ala loomisega seotud Euroopa Liidu poliitikast, peaks hõlmama nii kohtulike kui kohtuväliste vaidlustelahendamise meetodite kättesaadavust. Käesolev direktiiv peaks kaasa aitama siseturu nõuetekohasele toimimisele, seda eelkõige vahendusteenuste kättesaadavuse osas.

- (6) Vahendusmenetlust võib kasutada kui kulutasuvat ja kiiret kohtuvälisest vaidluste lahendamise viisi tsiviil- ja kaubandusajades, kohandades menetlusi vastavalt osapoolte vajadustele. Vahendusmenetluse tulemusena saavutatud kokkuleppeid järgitakse suurema tõenäosusega vabatahtlikult ning need aitavad tõenäolisemalt säilitada poolte vahel rahumeelset ja püsivat suhet. Nimetatud kasu on veelgi suurem olukordades, milles ilmnevad piiriüleised asjaolud.

- (7) Vahendusmenetluse kasutamise edasiseks edendamiseks ning tagamaks, et vahendusmenetlust kasutavad pooled saaksid tugineda etteaimatavale õiguslikule raamistikule, on oluline luua eelkõige tsiviilmenetluse põhiaspekte käsitlevad raamõigusaktid.

⁽¹⁾ ELT C 286, 17.11.2005, lk 1.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 29. märtsi 2007. aasta arvamus (ELT C 27 E, 31.1.2008, lk 129) ja nõukogu 28. veebruari 2008. aasta ühine seisukoht ja Euroopa Parlamendi ... seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

- (8) Käesoleva direktiivi sätteid tuleks kohaldada üksnes piiriüleste vaidluste puhul toimuva vahendusmenetluse suhtes, kuid miski ei peaks takistama liikmesriike kohaldamast selliseid sätteid ka siseriiklike vahendusmenetluste suhtes.
- (9) Käesolev direktiiv ei tohiks mingil moel takistada kaasaegse sidetehnoloogia kasutamist vahendusmenetluses.
- (10) Käesolevat direktiivi tuleks kohaldada menetluste suhtes, kus piiriülese vaidluse kaks või enam poolt püüavad vabatahtlikkuse alusel vahendaja abil ise oma vaidluse lahendamise suhtes rahumeelsele kokkuleppele jõuda. Käesolevat direktiivi tuleks kohaldada tsiviil- ja kaubandusajades. Käesolevat direktiivi ei tuleks aga kohaldada õiguste ja kohustuste suhtes, mille puhul pooltel puudub asjakohaste kohaldatavate õigusaktide alusel vabadus enda suhtes ise otsustada. Selliseid õigusi ja kohustusi esineb eriti sagedasti perekonnaõiguses ja tööõiguses.
- (11) Käesolevat direktiivi ei tuleks kohaldada lepinguelseste läbirääkimiste ega kohtulikku laadi menetluste suhtes, nagu teatavad kohtulikud lepitusmenetlused, tarbijakaubuste lahendamise menetlused, vahekohtumenetlus ja ekspertide otsused, või menetluste suhtes, kus mõni isik või asutus annab vaidluse lahenduse kohta ametliku soovitusel, mis võib olla õiguslikult siduv või mitte.
- (12) Käesolevat direktiivi tuleks kohaldada ka juhtudel, kui kohus suunab pooled vahendusmenetluse juurde või kui vahendusmenetluse kasutamise sätestavad siseriiklikud õigusaktid. Juhul kui kohtunik võib siseriikliku õiguse kohaselt tegutseda vahendajana, tuleks käesolevat direktiivi kohaldada ka vahendusmenetluse suhtes, mille viib läbi kohtunik, kes ei ole vastutav ühegi vaidlusaluse küsimusega seotud kohtumenetluse eest. Käesolev direktiiv ei peaks aga laienema püüetele vaidluse lahendamiseks, mida teeb kohus või kohtunik, kelle poole vaidlust käsitleva kohtumenetluse käigus vaidluse lahendamiseks pööratakse, ega juhtudele, mil kohus või kohtunik, kelle poole on pööratud, küsib abi või nõu pädevalt isikult.
- (13) Käesolevas direktiivis sätestatud vahendusmenetlus peaks olema vabatahtlik, lähtudes sellest, et pooled vastutavad ise menetluse eest ja võivad seda juhtida, nagu ise soovivad, ning võivad selle ka igal ajal lõpetada. Kohtutel peaks olema siiski siseriikliku õiguse kohaselt võimalik seada vahendusmenetlusele ajalised piirangud. Kohtutel peaks samuti olema võimalik juhtida osapoolte tähelepanu vahendusmenetlusele, kui see on asjakohane.
- (14) Käesolevas direktiivis ei tohiks miski piirata siseriiklikke õigusakte, mille alusel on vahendusmenetluse kasutamine kohustuslik või mille alusel kohaldatakse selle puhul teatud ergutusi või karistusi, tingimusel et nimetatud õigusaktid ei piira poolte õigust kohtusüsteemi poole pöörduda. Samuti ei tohiks miski käesolevas direktiivis piirata olemasolevaid isereguleeruvaid vahendussüsteeme, kui need käsitlevad käesoleva direktiiviga hõlmatavaid aspekte.
- (15) Õiguskindluse tagamiseks peaks käesolevas direktiivis olema märgitud, milline kuupäev tuleks võtta aluseks otsustamisel, kas vaidlus, mida pooled püüavad lahendada vahendusmenetluse teel, on piiriülene vaidlus või mitte. Kirjaliku kokkuleppe puudumisel tuleks otsustada, et pooled on vahendusmenetluse kasutamises kokku leppinud sel ajahetkel, mil nad võtavad konkreetsed meetmed vahendusmenetluse alustamiseks.
- (16) Tagamaks vajalikku vastastikust usaldust konfidentsiaalsuse, aegumistähtaegadele avalduva mõju ning vahendusmenetluse tulemusena saavutatud kokkulepete tunnustamise ja täitmise osas, peaksid liikmesriigid soodustama mis tahes nende poolt asjakohaseks peetaval viisil vahendajate väljaõpet ning kehtestama vahendusteenuste osutamisele tõhusad kvaliteedikontrolli mehhanismid.
- (17) Liikmesriigid peaksid kindlaks määrama nimetatud mehhanismid, mille hulka võib kuuluda turupõhiste lahenduste kasutamine, ning nendelt ei tuleks nõuda selliste mehhanismide rahastamist. Mehhanismide eesmärgiks peaks olema säilitada vahendusmenetluse paindlikkus ja poolte iseseisvus ning tagada, et vahendusmenetlus teostatakse tõhusalt, erapooletult ja pädevalt. Vahendajaid tuleks teavitada Euroopa vahendajate käitumisjuhendi olemasolust, mis tuleks ka teha üldsusele kättesaadavaks Internetis.
- (18) Tarbijakaitse vallas võttis komisjon vastu soovitusel⁽¹⁾, millega kehtestatakse miinimumkvaliteedinõuded, mida tarbijavaidluste konsensuslikus lahendamises osalevad kohtuvälised asutused oma klientidele pakkuma peavad. Kõiki vahendajaid ja organisatsioone, kellele kohaldatakse nimetatud soovitusel, tuleks julgustada selle põhimõtteid järgima. Nimetatud asutuste kohta käiva teabe levitamise hõlbustamiseks peaks komisjon looma andmebaasi kohtuväliste menetlusviiside kohta, mida liikmesriigid peavad kõnealuse soovitusel põhimõtetega kooskõlas olevaks.
- (19) Vahendusmenetlust ei tohiks pidada kohtumenetluste kehvemaks alternatiiviks seetõttu, et vahendusmenetluse tulemusena saavutatud kokkulepete järgimine sõltub poolte heast tahtest. Liikmesriigid peaksid seepärast tagama, et vahendusmenetluse tulemusena saavutatud kirjaliku kokkuleppe pooled võivad lasta oma kokkuleppe sisu täidetavaks tunnistada. Liikmesriigil peaks olema

⁽¹⁾ Komisjoni 4. aprilli 2001. aasta soovitus 2001/310/EÜ tarbijavaidluste konsensuslikul lahendamisel osalevaid kohtuväliseid asutusi käsitlevate põhimõtete kohta (EÜT L 109, 19.4.2001, lk 56).

võimalik kokkuleppe täidetavaks tunnistamisest keelduda üksnes juhul, kui kokkuleppe sisu on vastuolus selle liikmesriigi õigusega, sealhulgas tema rahvusvahelise eraõigusega, või kui selle liikmesriigi õigusaktides ei ole kõnealuse kokkuleppe sisu täitmist ette nähtud. Selline olukord võib tekkida siis, kui kokkuleppes nimetatud kohustus on oma olemuselt mittetäidetav.

(20) Liikmesriigis täidetavaks tunnistatud vahendusmenetluse tulemusena saavutatud kokkuleppe sisu tunnustatakse ja tunnustatakse täidetavaks teistes liikmesriikides vastavalt kohaldatavale ühenduse või siseriiklikule õigusele. Seejuures võib aluseks võtta näiteks nõukogu 22. detsembri 2000. aasta määruse (EÜ) nr 44/2001 kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades⁽¹⁾ või nõukogu 27. novembri 2003. aasta määruse (EÜ) nr 2201/2003, mis käsitleb kohtualluvust ning kohtuotsuste tunnustamist ja täitmist kohtuasjades, mis on seotud abieluasjade ja vanemliku vastutusega⁽²⁾.

(21) Määruses (EÜ) nr 2201/2003 on eraldi sätestatud, et selleks, et pooltevahelised kokkulepped oleksid täidetavad teises liikmesriigis, peavad nad olema täidetavad nende sõlmimise liikmesriigis. Seega juhul, kui perekonnaasjades vahendusmenetluse tulemusena saavutatud kokkuleppe sisu ei ole täidetav selles liikmesriigis, kus kokkulepe sõlmiti ja kus täidetavaks tunnustamist taotletakse, ei tohiks käesolev direktiiv julgustada pooli selle liikmesriigi seadusest kõrvale hoidma ja kokkulepet teises liikmesriigis täidetavaks tunnustama.

(22) Käesolev direktiiv ei tohiks mõjutada liikmesriikides kehtivaid eeskirju vahendusmenetluse tulemusena saavutatud kokkulepete täitmise kohta.

(23) Konfidentsiaalsus on vahendusmenetluses tähtis ning käesolev direktiiv peaks seetõttu nägema ette tsiviilmenetluse eeskirjade minimaalse vastavuse selles osas, kuidas kaitsta vahendusmenetluse konfidentsiaalsust mis tahes järgnevate tsiviil- ja kaubandusajades toimuvate kohtumenetluste või vahekohtumenetluste käigus.

(24) Selleks, et julgustada pooli vahendusmenetlust kasutama, peaksid liikmesriigid tagama, et nende eeskirjad aegumistähtaegade kohta ei takista pooli pöördumast kohtu või vahekohtu poole, kui nende vahendusmenetluse kasutamise püüe ebaõnnestub. Liikmesriigid peaksid tagama selle tulemuse saavutamise, ehkki käesoleva direktiiviga ei ühtlustata siseriiklikke eeskirju aegumistähtaegade kohta. Käesolev direktiiv ei tohiks mõjutada liikmesriikides rakendatavates rahvusvahelistes lepingutes, näiteks

transpordiõiguse valdkonnas, sisalduvaid aegumistähtaegu käsitlevaid sätteid.

(25) Liikmesriigid peaksid julgustama üldsuse teavitamist sellest, kuidas vahendajate või vahendusteenuseid osutavate organisatsioonidega ühendust võtta. Nad peaksid samuti julgustama õigusala töötajaid teavitama oma kliente vahendusmenetluse võimalusest.

(26) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe⁽³⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama enda jaoks ja ühenduse huvides oma tabelid, kus on võimaluste piires näidatud käesoleva direktiivi ja selle ülevõtmise meetmete vaheline vastavus, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.

(27) Käesolevas direktiivis püütakse edendada põhiõigusi ja võetakse arvesse eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid.

(28) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu on meetmete ulatuse või mõju tõttu 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 eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(29) Euroopa Liidu lepingule ja Euroopa Ühenduse asutamislepingule lisatud Ühendkuningriigi ja Iirimaa seisukohta käsitleva protokollis artikli 3 kohaselt teatasid Ühendkuningriik ja Iirimaa oma soovist osaleda käesoleva direktiivi vastuvõtmises ja kohaldamises.

(30) Euroopa Liidu lepingule ja Euroopa Ühenduse asutamislepingule lisatud Taani seisukohta käsitleva protokollis artiklite 1 ja 2 kohaselt ei osale Taani käesoleva direktiivi vastuvõtmisel, mistõttu see ei ole talle siduv ega kuulu tema suhtes kohaldamisele,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Eesmärk ja kohaldamisala

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on hõlbustada alternatiivsete vaidlustelahendamise menetluste kättesaadavust ja edendada vaidluste rahumeelset lahendamist, soodustades vahendusmenetluste kasutamist ning tagades tasakaalu vahendus- ja kohtumenetluste vahel.

⁽³⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

⁽¹⁾ EÜT L 12, 16.1.2001, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1791/2006 (ELT L 363, 20.12.2006, lk 1).

⁽²⁾ ELT L 338, 23.12.2003, lk 1. Määrust on muudetud määrusega (EÜ) nr 2116/2004 (ELT L 367, 14.12.2004, lk 1).

2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse piiriüleste vaidluste puhul tsiviil- ja kaubandusajade suhtes, välja arvatud selliste õiguste ja kohustuste suhtes, mis ei ole asjakohaste kohaldatavate õigusaktide alusel poolte otsustada. Käesolevat direktiivi ei kohaldata eelkõige maksu-, tolli- ja haldusajades ega riigi vastutuse suhtes tegude või tegevusetuse eest riigivõimu teostamisel (*acta iure imperii*).

3. Käesolevas direktiivis tähendab mõiste „liikmesriik” liikmesriike, välja arvatud Taani.

Artikkel 2

Piiriülesed vaidlused

1. Käesolevas direktiivis käsitatakse vaidlust piiriülesena juhul, kui vähemalt ühe poole alaline elu- või asukoht või harilik viibimiskoht on muus liikmesriigis kui menetluse teistel pooltel kuupäeval, mil:

- a) osapooled nõustuvad pärast vaidluse teket vahendusmenetluse kasutamisega,
- b) vahendusmenetluse kasutamist nõuab kohus,
- c) siseriiklikust õiguse kohaselt tekib kohustus kasutada vahendusmenetlust või
- d) pooltele tehakse artikli 5 kohane ettepanek.

2. Vaatamata lõikele 1 käsitatakse artiklite 7 ja 8 kohaldamisel vaidlust piiriülesena ka siis, kui pooltevahelisele vahendusmenetlusele järgnevaid kohtu- või vahekohtumenetlusi alustatakse liikmesriigis, kus lõike 1 punktides a, b või c nimetatud kuupäeval ei ole poole alaline elu- või asukoht või peamine elukoht.

3. Lõigete 1 ja 2 kohaldamisel määratakse alaline elu- või asukoht kindlaks vastavalt määruse (EÜ) nr 44/2001 artiklitele 59 ja 60.

Artikkel 3

Mõisted

Käesoleva direktiivi kohaldamisel kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „vahendusmenetlus” — mis tahes nimetusega struktureeritud protsess, kus vaidluse kaks või enam poolt püüavad vabatahtlikkuse alusel vahendaja abil ise oma vaidluse lahendamise suhtes kokkuleppele jõuda. Nimetatud protsessi võivad algatada pooled või seda võib soovitada või nõuda kohus või see võidakse ette näha liikmesriigi õigusega.

Mõiste hõlmab sellise kohtuniku teostatavat vahendusmenetlust, kes ei vii läbi ühtegi asjaomase vaidlusega seotud kohtumenetlust. Mõiste ei hõlma asja arutava kohtu või kohtuniku

püüdlusi vaidluse lahendamiseks asjaomast vaidlust käsitleva kohtumenetluse käigus.

- b) „vahendaja” — mis tahes kolmas isik, kellel palutakse vahendusmenetlus läbi viia tõhusalt, erapooletult ja pädevalt, olenemata sellest, kuidas teda asjaomases liikmesriigis nimetatakse või mis on tema amet, või sellest, mil viisil kolmas isik on määratud või kutsutud vahendusmenetlust teostama.

Artikkel 4

Vahendusmenetluse kvaliteedi tagamine

1. Liikmesriigid soodustavad mis tahes nende poolt asjakohaseks peetavate vahenditega vahendajate ja vahendusteenuseid osutavate organisatsioonide vabatahtlike tegevusjuhendite väljatöötamist ja nendest kinnipidamist ning teisi vahendusteenuste osutamise seotud tõhusaid kvaliteedikontrolli mehhanisme.

2. Liikmesriigid soodustavad vahendajate esmast ja täiendkoolitust, et tagada pooltele, et vahendusmenetlus viiakse läbi tõhusalt, erapooletult ja pädevalt.

Artikkel 5

Vahendusmenetluse kasutamine

1. Kohus, kellele hagi esitatakse, võib vajaduse korral ja juhtumi kõiki asjaolusid arvestades teha pooltele ettepaneku kasutada vaidluse lahendamiseks vahendusmenetlust. Kohus võib samuti paluda pooltel võtta osa vahendusmenetluse kasutamist käsitlevast teabeüritusest, kui sellised üritused toimuvad ja on kergesti kättesaadavad.

2. Käesolev direktiiv ei piira siseriiklike õigusaktide sätteid, mille alusel on vahendusmenetluse kasutamine kas enne kohtumenetlust või selle ajal kohustuslik või mille alusel kehtestatakse selle suhtes ergutusi või karistusi, eeldusel, et nimetatud õigusaktid ei takista pooli kasutamast oma õigust kohtusüsteemi poole pöörduda.

Artikkel 6

Vahendusmenetluse tulemusena saavutatud kokkulepete täidetavus

1. Liikmesriigid tagavad, et pooltel või ühel poolel teiste poolte selgesõnalisel nõusolekul on võimalik taotleda vahendusmenetluse tulemusena saavutatud kirjaliku kokkuleppe sisu täidetavaks tunnistamist. Nimetatud kokkuleppe sisu tunnistatakse täidetavaks, välja arvatud juhul, kui kõnealuses olukorras on kokkuleppe sisu vastuolus selle liikmesriigi õigusega, kus taotlus esitati, või kui nimetatud liikmesriigi õigusaktides ei ole selle täitmist ette nähtud.

2. Kokkuleppe sisu võib täidetavaks tunnistada kohus või muu pädev ametiasutus kohtuotsuse või lahendi või ametliku dokumendiga vastavalt selle liikmesriigi õigusele, kus taotlus esitati.

3. Liikmesriigid teavitavad komisjoni kohtutest või teistest ametiasutustest, kelle pädevuses on taotluste vastuvõtmine vastavalt lõigetele 1 ja 2.

4. Käesolev artikkel ei mõjuta mingil viisil lõike 1 kohaselt täidetavaks tunnistatud kokkuleppe tunnustamise ja täitmise suhtes kohaldatavaid eeskirju teises liikmesriigis.

Artikkel 7

Vahendusmenetluse konfidentsiaalsus

1. Kuna vahendusmenetluse korral tuleb järgida konfidentsiaalsuse põhimõtet, tagavad liikmesriigid, et kui pooled ei ole kokku leppinud teisiti, puudub nii vahendajatel kui ka vahendusmenetluse korraldamisega seotud isikutel kohustus esitada tsiviil- ja kaubandusajades läbiviidavate kohtu- või vahekohtumenetluste käigus tõendusmaterjali seoses teabega, mis tuleneb vahendusmenetlusest või on sellega seotud, välja arvatud juhul:

- a) kui see on vajalik asjaomase liikmesriigi avaliku korraga seotud olulistel kaalutlustel, eriti kui on vaja tagada laste parimate huvide kaitse või ära hoida isiku kehalise või vaimse puutumatuse rikkumist; või
- b) kui vahendusmenetluse tulemusena saavutatud kokkuleppe sisu avalikustamine on vajalik selle kokkuleppe rakendamiseks või täitmiseks.

2. Miski lõikes 1 ei takista liikmesriike kehtestamast rangemaid meetmeid vahendusmenetluse konfidentsiaalsuse kaitsmiseks.

Artikkel 8

Vahendusmenetluse mõju aegumistähtaegadele

1. Liikmesriigid tagavad, et pooltelt, kes püüavad vaidlust lahendada, valides vahendusmenetluse, ei võeta hiljem asjaomase vaidluse suhtes kohtu- või vahekohtumenetluse algatamise õigust vahendusmenetluse jooksul aegumistähtaegade möödumise tõttu.

2. Lõige 1 ei piira sätteid aegumistähtaegade kohta, mis sisalduvad nendes rahvusvahelistes lepingutes, mille osalised liikmesriigid on.

Artikkel 9

Üldsuse teavitamine

Liikmesriigid soodustavad kõikidel viisidel, mida nad peavad asjakohaseks, et üldsusele oleks, eelkõige Internetis, kättesaadav

teave selle kohta, kuidas vahendajate ja vahendusteenuseid osutavate organisatsioonidega ühendust võtta.

Artikkel 10

Teave pädevate kohtute ja asutuste kohta

Komisjon teeb liikmesriikide poolt artikli 6 lõike 3 kohaselt edastatud teabe pädevate kohtute või asutuste kohta avalikult kättesaadavaks mis tahes asjakohaste vahenditega.

Artikkel 11

Läbivaatamine

Hiljemalt ... (*) esitab komisjon Euroopa Parlamendile, nõukogule ning Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta. Nimetatud aruandes käsitletakse vahendusmenetluse arengut kogu Euroopa Liidus ning käesoleva direktiivi mõju liikmesriikides. Vajaduse korral lisatakse aruandele ettepanekud käesoleva direktiivi kohandamiseks.

Artikkel 12

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid enne ... (**), välja arvatud normid, mis on seotud artikliga 10, mille puhul peab nõuetele vastavuse kuupäev olema hiljemalt ... (***). Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid nimetatud meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

(*) 8 aastat pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmise kuupäeva.

(**) 3 aastat pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmise kuupäeva.

(***) 30 kuud pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmise kuupäeva.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga hõlmatud valdkonnas vastu võetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 14

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Artikkel 13

...,

Jõustumine

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

Euroopa Parlamendi nimel

president

...

Nõukogu nimel

eesistuja

...

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 22. oktoobril 2004 ettepaneku, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi vahendusmenetluse teatavate aspektide kohta tsiviil- ja kaubandusajades.
2. Nõukogu (justiits- ja siseküsimused) võttis oma 1.–2. detsembri 2005. aasta istungil teadmiseks tsiviilõiguse komitee (alternatiivne vaidluste lahendamine) ühise arusaama ⁽¹⁾.
3. Euroopa Parlament võttis oma arvamuse ettepaneku kohta vastu esimesel lugemisel 29. märtsil 2007 ⁽²⁾.
4. Tsiviilõiguse komitee (alternatiivne vaidluste lahendamine) vaatas Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud läbi 13. aprillil 2007. Nimetatud läbivaatamist arvestades koostati ettepaneku konsolideeritud versioon, mida arutati seejärel mitmel koosolekul ja millele mitu punkti sõnastati ümber.
5. 3. oktoobril 2007. aastal kinnitas COREPER komitees toimunud arutelude tulemusena valminud kompromissteksti ⁽³⁾, mis oli Euroopa Parlamendiga toimunud läbirääkimiste aluseks, eesmärgiga jõuda kokkuleppele teisel lugemisel.
6. Euroopa Parlamendiga järgnevalt toimunud kontaktide käigus lepiti kokku mõned kompromissteksti muudatused. Nõukogu (justiits- ja siseküsimused) jõudis oma 8.–9. novembri 2007. aasta istungil poliitilisele kokkuleppele uue teksti suhtes ⁽⁴⁾. Seoses sellega kinnitas Euroopa Parlament, et tekst on parlamendile vastuvõetav.
7. Nõukogu võttis oma ühise seisukoha vastu ühehäälselt 28. veebruaril 2008.

II. ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

8. Nõukogu ühine seisukoht vastab 2007. aasta novembris saavutatud poliitilise kokkuleppe tekstile, mis kajastab nõukogu, komisjoni ja Euroopa Parlamendi vahel toimunud läbirääkimiste tulemust pärast Euroopa Parlamendi poolt esimesel lugemisel vastu võetud arvamust.

A. Põhjendusi käsitlevad muudatusettepanekud 1–11

9. Muudatusettepanekute 1–11 sisust võttis nõukogu üle nii palju kui võimalik, kuid paljud neist on ümber sõnastatud ja lisatud erinevas järjekorras, et kajastada direktiivi eelnõu lõplikku sõnastust ja ülesehitust.
10. Nõukogu lükkas tagasi muudatusettepaneku 2, kuid jättis põhjendusse 18 viite komisjoni soovitusse, mida nimetatud muudatusettepanekus mainitakse. Muudatusettepanek 4 leiab kajastamist põhjenduses 8, kuid lakoonilisemas vormis. Muudatusettepaneku 6 viimane lause jäeti välja, sest nõukogu jättis alles 2005. aasta detsembri ühise arusaama artikli 7a teksti (ühise seisukoha artikkel 8). Muudatusettepanek 10 lisati sisuliselt põhjendusse 17, kuid konkreetsed viited komisjoni soovitudele jäeti välja, samuti viide vahendajate Euroopa toimimisjuhendi avaldamisele.
11. Direktiivi eelnõu teatavate aspektide täiendavaks selgitamiseks lisas nõukogu mõned uued põhjendused. Nõukogu soovis tunnistada tänapäevaste sidetehnoloogiate kasvavat kasutamist vahendusmenetluses ning lisas seetõttu seda aspekti käsitleva põhjenduse 9. Samuti soovis nõukogu selgitada, et direktiivi eelnõus ei sätestata täitmise eeskirju ja et direktiiv ei mõjuta seega liikmesriikides praegu kehtivaid täitmise eeskirju (põhjendus 22). Paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe järgimiseks lisas nõukogu põhjenduse 26, et innustada liikmesriike koostama vastavustabeleid seoses direktiivi rakendamisega.

⁽¹⁾ 15043/05 JUSTCIV 217 CODEC 1102.

⁽²⁾ 8117/1/07 REV 1 CODEC 312 JUSTCIV 76.

⁽³⁾ 13290/07 JUSTCIV 243 CODEC 1000.

⁽⁴⁾ 14316/07 JUSTCIV 278 CODEC 1130.

B. Artikleid käsitlevad muudatusettepanekud 12–34

12. Nõukogu võttis vastu artiklit 1 puudutavad muudatusettepanekud 12, 13 ja 14, mis suures osas kajastavad 2005. aasta detsembri ühise arusaama teksti. Soovitust jätta välja osa lõike 2 esimesest lausest siiski vastu ei võetud, kuid erand sõnastati erineval viisil ja ühise seisukoha tekst on nüüd järgmine: „välja arvatud selliste õiguste ja kohustuste suhtes, mis ei ole asjakohaste kohaldatavate õigusaktide alusel osapoolte otsustada”. Lisaks on nimetatud sätte selgitus toodud põhjenduses 10.
13. Nõukogu lisas direktiivi piiriülest laadi käsitleva uue artikli kohta tehtud muudatusettepaneku 15 sisu, kuid muutis mingil määral sätte sõnastust. Samuti lisas nõukogu uue põhjenduse (põhendus 15) lõike 1 täiendavaks selgitamiseks.
14. Muudatusettepanekud 16 ja 17 on kajastatud praeguse artikli 3 tekstis. Nõukogu nõustus mainima tekstis eraldi, et vahendusmenetlus on vabatahtlik ning rõhutas seda ka põhjenduses 13. Seetõttu ei pidanud nõukogu vajalikuks lisada selle aspekti kohta uut lõiget, nagu soovitatakse Euroopa Parlamendi muudatusettepanekus 21. Praeguse artikli 3 punkti b puhul otsustas nõukogu jääda oma 2005. aasta detsembri ühise arusaama teksti juurde, olles seisukohal, et nimetatud teksti põhjal on piisavalt selge, millistele nõuetele vahendaja peab vahendamist läbi viies vastama.
15. Nõukogu lisas ühise seisukoha artiklisse 4 muudatusettepaneku 18, välja arvatud soovitatud lõige 3, mis ei olnud nõukogule vastuvõetav.
16. Artiklit 3 (ühise seisukoha artikkel 5) puudutavad muudatusettepanekud 19 ja 20, mis vastavad 2005. aasta detsembri ühise arusaama tekstile, võeti tervikuna vastu. Sama kehtib muudatusettepanekute 22 ja 27 suhtes, mis käsitlevad sätete väljajätmist.
17. Nõukogu võttis vastu artiklit 5 (ühise seisukoha artikkel 6) käsitlevad muudatusettepanekud 23–26, muutes teksti selguse huvides veidi lõike 1 sõnastust.
18. Muudatusettepaneku 28 puhul võttis nõukogu vastu sisulise osa, mis leiab kajastamist ühise seisukoha artikli 7 tekstis. Nõukogu otsustas siiski säilitada kõnealuse sätte 2005. aasta detsembri ühises arusaamas esitatud kujul. See tähendab, et nõukogu ei nõustunud sellega, et vahendusmenetluse osapooltel ei oleks võimalik avalikustada teavet vahendusmenetluse kohta ning et avalikustamiskeeld peaks hõlmama ka avalikustamist kolmandatele osapooltele. Ühise arusaama teksti juurde jäädes otsustas nõukogu samuti, et ei kehtesta liikmesriikidele kohustust tagada, et vahendusmenetluses osalejatel ei oleks õigust isegi tunnistusi anda.
19. Nõukogu ei saanud vastu võtta muudatusettepanekut 29, mis nõukogu arvates sisaldab sätteid, mis on direktiivi jaoks liiga üksikasjalikud. Seetõttu säilitas nõukogu ühise seisukoha artiklis 8 2005. aasta detsembri ühise arusaama teksti. Kõnealuse sätte tähtsuse rõhutamiseks ja Euroopa Parlamendi mure leevendamiseks lisas nõukogu uue põhjenduse (põhendus 24), milles selgitatakse ühemõtteliselt, et liikmesriikidel on selle sätte alusel tulemuse tagamise kohustus. Sama artikli lõiget 2 puudutava muudatusettepaneku 30 võttis nõukogu vastu, kuid pidas sätte viimast osa mittevajalikuks ja seepärast jättis selle lõplikust tekstist välja.
20. Nõukogu võttis vastu muudatusettepaneku 31, mis leiab kajastamist ühise seisukoha uues artiklis 9 ja vastavas põhjenduses (põhendus 25).
21. Muudatusettepaneku 32 lükkas nõukogu tagasi põhjendusel, et vahendajate Euroopa toimeisjuhendi avaldamine *Euroopa Liidu Teatajas* oleks võimatu, kuna tegemist ei ole ametlikult vastu võetud dokumendiga. Kuid nagu juba punktis 10 nimetatud, lisas nõukogu viite toimeisjuhendile põhjendusse 17.

22. Läbivaatamisklauslit sisaldava muudatusettepaneku 33 võttis nõukogu sisuliselt vastu ning vastav säte sisaldub nüüd ühise seisukoha artiklis 11, kuigi erinevas sõnastuses. Soovitatud läbivaatamisklausli viimane, aegumistähtaegade ühtlustamist käsitlev osa ei olnud nõukogule vastuvõetav, nagu ka samateemalist artiklit puudutav muudatusettepanek 29. Kõnealune konkreetne säte leidis käsitlemist Euroopa Parlamendiga peetud läbirääkimistel ja praegune tekst on seega juba kokku lepitud.
23. Nõukogule ei olnud vastuvõetav muudatusettepanek 34, sest väljapakutud rakendamine vabatahtlike kokkulepete abil oleks õiguslikel põhjustel võimatu. Kuid selgitamaks, et olemasolevad isereguleerivad vahendussüsteemid võib säilitada, kui need käsitlevad direktiiviga hõlmamata aspekte, lisati põhjendusse 14 sellekohane lause. Muudatusettepanekus 34 pakutud direktiivi järgimise tähtaegade osas kehtestas nõukogu pakututest erinevad tähtajad. Liikmesriikidel on nüüd direktiivi järgimiseks aega 36 kuud alates direktiivi vastuvõtmisest, kuid nad peavad 30 kuu jooksul teatama komisjonile pädevate kohtute või ametiasutuste andmed.

III. JÄRELDUS

24. Nõukogu peab oma ühist seisukohta hästi tasakaalustatud tekstiks, mis kajastab tõetruult Euroopa Parlamendiga 2007. aasta oktoobris läbirääkimistel saavutatud kokkulepet.
-

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) nr 12/2008,

3. märts 2008,

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiiv 2008/.../EÜ, millega muudetakse direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (raudteede ohutuse direktiiv)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/C 122 E/02)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Raudteetranspordi teenuste ühtse turu loomise eesmärkide toetamiseks võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu direktiivi 2004/49/EÜ ⁽³⁾, millega loodi ühine raudteeohutuse õiguslik raamistik.
- (2) Algselt käsitleti raudteesõidukite kasutuselevõtmise lubade andmise menetlusi nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivis 96/48/EÜ (üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta) ⁽⁴⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivis 2001/16/EÜ (üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta) ⁽⁵⁾, milles käsitleti ühenduse raudteesüsteemi uusi või ümberehitatud osasid, ning direktiivis 2004/49/EÜ, milles käsitleti juba kasutuses olevaid sõidukeid. Kooskõlas parema õigusloome põhimõttega ning pidades silmas vajadust lihtsustada ja ajakohastada ühenduse õigusakte, tuleks kõik raudteesõidukite kasutuselevõtmise lubade andmise menetlusi käsitlevad sätted koondada ühte õigusakti. Seetõttu tuleks direktiivi 2004/49/EÜ praegu kehtiv artikkel 14 välja jätta ning lisada Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... aasta direktiivi 2008/.../EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) ⁽⁶⁾ (edaspidi „raudteede koostalitlusvõime direktiiv“), mis asendab direktiivid 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ, uus säte,

milles käsitletakse kasutuselevõtmise lubade andmist juba kasutuses olevatele sõidukitele.

- (3) 1999. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni (COTIF) jõustumine 1. juulil 2006 tõi kaasa uued sõidukite kasutamise lepingute eeskirjad. Vastavalt selle CUV (Vagunite kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitlevate lepingute ühtsed eeskirjad) lisale ei ole vagunite valdajad enam kohustatud oma kaubavaguneid raudtee-ettevõtjate juures registreerima. Endist raudtee-ettevõtjate vahelist „Regolamento Internazionale Veicoli” (RIV) kokkulepet ei kohaldata ning see on osaliselt asendatud raudtee-ettevõtjate ja vagunite valdajate vahelise uue eraõigusliku ja vabatahtliku kokkuleppega (Vagunite kasutamise üldine leping, GCU), mille kohaselt vastutavad vagunite valdajad ise oma vagunite hoolduse eest. Selleks, et nimetatud muudatusi kajastada ning hõlbustada direktiivi 2004/49/EÜ rakendamist selles osas, mis puudutab raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimist, tuleks määratleda mõisted „valdaja” ja „hoolduse eest vastutav üksus” ning täpsustada samuti kõnealuste üksuste ja raudtee-ettevõtjate vahelist suhet.

⁽¹⁾ ELT C 256, 27.10.2007, lk 39.⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 29. novembri 2007. aasta arvamus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) nõukogu 3. märtsi 2008. aasta ühine seisukoht ja Euroopa Parlamendi ... seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18 EÜ raudteeettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (raudteede ohutuse direktiiv) (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44).⁽⁴⁾ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 6. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2007/32/EÜ (ELT L 141, 2.6.2007, lk 63).⁽⁵⁾ EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2007/32/EÜ.⁽⁶⁾ ELT L

- (4) Mõiste „valdaja” määratlus peaks võimalikult täpselt järgima 1999. aasta COTIF konventsioonis kasutatud määratlust. Sõiduki valdajaks võib olla mitmeid üksusi, näiteks omanik, vagunipargiga tegelev äriühing, raudtee-ettevõtjale sõidukeid liisiv äriühing, raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes kasutavad oma infrastruktuuri hooldamiseks sõidukeid. Nimetatud üksustel on kontroll sõiduki üle, pidades silmas selle kasutamist transpordivahendina raudtee-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate poolt. Kahtluste vältimiseks tuleks valdaja selgelt kindlaks määrata raudteede koostalitlusvõime direktiivi artiklis 33 sätestatud riiklikus raudteeveeremi registris.

- (5) Enne sõiduki kasutusele võtmist või raudteevõrgustikus kasutamist tuleks riiklikus raudteeveeremi registris määrata kindlaks selle hoolduse eest vastutav üksus. Valdaja ja hoolduse eest vastutav üksus võib olla üks ja sama isik või asutus. Siiski võib erakorralistel juhtudel, näiteks siis, kui sõiduk võetakse esimest korda kasutusele kolmandas riigis, kui sõidukit pukseeritakse, et võtta see kasutusele teises raudteevõrgustiku kohas, või kui osutatakse eritranspordi teenuseid, osutada hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramine võimatuks või sobimatuks. Sellistel erakorralistel juhtudel tuleks asjaomasel siseriiklikul ohutusasutusel lubada sõidukite aktsepteerimist ohutusasutuse vastutusalasse kuuluvail raudteevõrgustikul, ilma et sõidukile oleks määratud hoolduse eest vastutavat üksust.
- (6) Kui kõnealune hoolduse eest vastutav üksus on raudtee-ettevõtja või raudteefrastruktuuri-ettevõtja, hõlmab tema ohutuse juhtimissüsteem ka hooldussüsteemi ning kumbagi ei ole vaja täiendavalt sertifitseerida. Kui hoolduse eest vastutav üksus ei ole raudtee-ettevõtja ega raudteefrastruktuuri-ettevõtja, võib teda sertifitseerida Euroopa Raudteeagentuuri poolt väljatöötatud ja komisjoni poolt vastuvõetud süsteemi kohaselt. Sellele üksusele väljastatud tõend tagab selle, et käesoleva direktiivi hooldusnõuded on täidetud mis tahes tema kontrolli all oleva sõiduki osas. Nimetatud tõend peaks kehtima kogu ühenduse territooriumil.
- (7) Hooldusnõuded töötatakse välja raudteede koostalitlusvõime direktiivi raames, eelkõige „veeremi” koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste osana (KTKd). Käesoleva direktiivi jõustumise tulemusena on vaja tagada ühtsus kõnealuste koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste ja komisjoni poolt vastuvõetavate hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimisnõuete vahel. Komisjon saavutab selle, muutes vajaduse korral asjaomaseid koostalitlusvõime tehnilisi kirjeldusi raudteede koostalitlusvõime direktiivis ettenähtud menetlust kasutades.
- (8) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt ühenduse raudteede ohutuse edasist arendamist ja parandamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning meetme ulatuse tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid vastavalt asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttele. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (9) Direktiivi 2004/49/EÜ rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽¹⁾.
- (10) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus vaadata läbi ja kohandada direktiivi 2004/49/EÜ lisasid, võtta vastu ja vaadata läbi ühised ohutusmeetodid ja ühised ohutuseesmärgid ning luua hooldussertifitseerimissüsteem. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta direktiivi 2004/49/EÜ vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (11) Liikmesriik, kellel ei ole raudteesüsteemi ja kes ei kavatse seda omada lähemas tulevikus, kannaks ebaproportsionaalset ja tarbetut kohustust, kui ta peaks käesoleva direktiivi üle võtma ja rakendama. Seetõttu tuleks selline liikmesriik vabastada, seni kuni tal raudteesüsteem puudub, käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustusest.
- (12) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe ⁽²⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.
- (13) Direktiivi 2004/49/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Muudatused

Direktiivi 2004/49/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artiklisse 3 lisatakse järgmised punktid:

„s) „valdaja” — isik või üksus, kes sõiduki omanikuna või sõiduki kasutusõigust omades kasutab sõidukit transpordivahendina ning on registreeritud valdajana Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiivi 2008/.../EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) (*) (edaspidi “raudteede koostalitlusvõime direktiiv”) artiklis 33 sätestatud riiklikus raudteeveeremi registris;

t) “hoolduse eest vastutav üksus” — sõiduki hoolduse eest vastutav üksus, kes on sellisena registreeritud riiklikus raudteeveeremi registris;

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

⁽²⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

- u) "sõiduk" — raudteeliinidel oma ratastel sõitev raudteesõiduk kas vedurita või ilma. Sõiduk koosneb ühest või mitmest struktuurilisest ja funktsionaalsest allsüsteemist või selliste allsüsteemide osadest.

(*) ELT L ...".

- 2) Artikli 4 lõike 4 mõiste „vagunipidaja” asendatakse mõistega „valdaja”.
- 3) Artikli 5 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Enne 30. aprilli 2009 vaadatakse I lisa läbi, eelkõige selleks, et lisada ühiste ohutusnäitajate ühised määratlused ja õnnetusjuhtumite maksumuse arvestamise ühised meetodid. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”

- 4) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

- a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Esimese komplekti ühiseid ohutusmeetodeid, mis hõlmavad vähemalt lõike 3 punktis a kirjeldatud meetodeid, võtab komisjon vastu enne 30. aprilli 2008. Need avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Teise komplekti ühiseid ohutusmeetodeid, mis hõlmavad lõikes 3 kirjeldatud ülejäänud meetodeid, võtab komisjon vastu enne 30. aprilli 2010. Need avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”

- b) lõike 3 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) kuivõrd need pole veel reguleeritud koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega, meetodid, mis võimaldavad kontrollida, et raudteesüsteemide struktuurilisi allsüsteeme käitatakse ja hallatakse kooskõlas asjakohaste põhinõuetega.”

- c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Ühised ohutusmeetodid vaadatakse läbi korrapärase ajavahemike tagant, võttes arvesse nende rakendamisel saadud kogemusi, raudteeohutuse üldist arengut ja liikmesriikide artikli 4 lõikes 1 sätestatud kohustusi. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”

- 5) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

- a) lõike 3 esimene ja teine lõik asendatakse järgmisega:

„Ühiste ohutuseesmärkide esimese komplekti eelnõu aluseks on liikmesriikides kehtivate eesmärkide ja ohutustaseme uuring ning sellega tagatakse, et raudteesüsteemi olemasolev ohutustase üheski liikmesriigis ei vähene. Komisjon võtab selle vastu enne 30. aprilli 2009 ja see avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Ühiste ohutuseesmärkide teise komplekti eelnõu aluseks võetakse ühiste ohutuseesmärkide esimesest komplektist ja selle rakendamisest saadud kogemused. See peegeldab eelisvaldkondi, kus ohutust tuleb täiendavalt parandada. Komisjon võtab selle vastu enne 30. aprilli 2011 ja see avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”

- b) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Ühised ohutuseesmärgid vaadatakse korrapäraselt läbi, võttes arvesse raudteeohutuse üldist arengut. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”

- 6) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

- a) lõike 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Ohutussertifikaadi eesmärgiks on tõendada, et raudtee-ettevõtja on kehtestanud oma ohutuse juhtimissüsteemi ja on suuteline täitma koostalitlusvõime tehnilistes kirjeldustes ja muudes asjaomastes ühenduse õigusaktides ning riigisisestes ohutuseeskirjades sätestatud nõudeid, et riske kontrollida ja osutada võrgustikus ohutut transporditeenust.”

- b) lõike 2 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) sertifitseerimine, mis kinnitab raudtee-ettevõtja poolt asjaomases võrgustikus teenuse ohutuks osutamiseks vajalike erinõuete täitmiseks vastu võetud sätete aktsepteerimist. Need nõuded võivad hõlmata koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste ja siseriiklike ohutuseeskirjade, sealhulgas võrgustiku kasutamise eeskirjade kohaldamist, personali sertifikaatide aktsepteerimist ning raudtee-ettevõtjate kasutatavate sõidukite kasutuselevõtmise lubamist. Sertifitseerimise aluseks on dokumendid, mille raudtee-ettevõtja esitab vastavalt IV lisale.”

7) Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 14

Sõiduki hooldamine

1. Enne raudteeveeremi kasutusele võtmist või raudteevõrgustikus kasutamist määratakse igale sõidukile hoolduse eest vastutav üksus, mis registreeritakse riiklikus raudteeveeremi registris vastavalt raudteede koostalitlusvõime direktiivi artiklile 33.

2. Asjaomased siseriiklikud ohutusasutused võivad erakorralistel juhtudel oma vastavate raudteevõrgustike piires teha erandeid lõikes 1 sätestatud kohustusest.

3. Ilma et see piiraks artiklis 4 sätestatud raudtee-ettevõtjate ja raudteenfrastruktuuri-ettevõtjate vastutust, tagab hoolduse eest vastutav üksus hooldussüsteemi kaudu, et sõidukid on ohutus töökorras.

4. Kui hoolduse eest vastutav üksus on raudtee-ettevõtja või raudteenfrastruktuuri-ettevõtja, luuakse käesoleva artikli lõikes 3 osutatud süsteem artiklis 9 sätestatud ohutuse juhtimissüsteemi kaudu.

5. Kui hoolduse eest vastutav üksus ei ole raudtee-ettevõtja ega raudteenfrastruktuuri-ettevõtja, võidakse teda sertifitseerida vastavalt lõikele 6.

6. Hiljemalt ... (*) võtab komisjon agentuuri soovitusel alusel vastu meetme, millega luuakse hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimine tema hooldussüsteemi osas. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Meede hõlmab hoolduse eest vastutava üksuse hooldussüsteemi heakskiitmisel põhineva sertifitseerimise nõudeid, tõendi vormingut ja kehtivust ning selle väljastamise eest vastutavat asutust või vastutavaid asutusi ning samuti sertifitseerimissüsteemi toimimiseks vajalikke kontrolle.

7. Käesoleva artikli lõike 6 kohaselt väljastatud tõend kinnitab käesoleva artikli lõikes 3 osutatud nõuete järgimist ning kehtib kogu ühenduse territooriumil. Kui hoolduse eest vastutavat üksust ei ole sertifitseeritud, tagab raudtee-ettevõtja või raudteenfrastruktuuri-ettevõtja oma artiklis 9 sätestatud ohutuse juhtimissüsteemi kaudu kõigi asjakohaste hooldusmenetluste nõuetekohase kohaldamise.”

(*) Üks aasta pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

8) Artikli 16 lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt a asendatakse järgmisega:

„a) raudteesüsteemi moodustavate struktuuriliste allsüsteemide kasutusele võtmise lubamine vastavalt raudteede koostalitlusvõime direktiivi artiklile 15 ning nende käitamise ja hooldamise kontrollimine vastavalt asjaomastele olulistele nõuetele;”

b) punkt b jäetakse välja;

c) punkt g asendatakse järgmisega:

„g) järelevalve selle üle, et sõidukid on nõuetekohaselt registreeritud riiklikus raudteeveeremi registris ning et selles sisalduv ohutusalane teave on korrektne ja ajakohane.”

9) Artiklile 18 lisatakse järgmine punkt:

„e) artikli 14 lõike 2 kohaselt tehtud erandid.”

10) Artikkel 26 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 26

Lisade kohandamine

Lisad kohandatakse vastavalt teaduse ja tehnika edusamudele. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”

11) Artiklit 27 muudetakse järgmiselt:

a) Lisatakse järgmine lõige:

„2a. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.”;

b) lõige 4 jäetakse välja.

12) II lisa punkt 3 jäetakse välja.

Artikkel 2

Rakendamine ja ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt ... (**). Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

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

(**) 24 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprose Vabariigile ja Malta Vabariigile, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Artikkel 3

...

Jõustumine

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

Euroopa Parlamendi nimel

Nõukogu nimel

president

eesistuja

...

...

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I. SISSEJUHATUS

Komisjon esitas 13. detsembril 2006 ettepanekud järgmise kolme õigusakti kohta, mille peamine eesmärk on raudteeveeremite liikumise hõlbustamine kogu Euroopa Liidus:

- direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta ⁽¹⁾ (edaspidi raudteede ohutuse direktiiv);
- direktiiv, mis käsitleb ühenduse raudteevõrgu koostalitlusvõimet ⁽²⁾ (edaspidi raudteede koostalitlusvõime direktiiv);
- määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 881/2004, millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur ⁽³⁾ (edaspidi agentuuri määrus).

Euroopa Parlament võttis oma arvamuse vastu 29. septembril 2007 esimesel lugemisel.

Nõukogu võtab 3. märtsil 2008 vastu oma ühise seisukoha. Töö käigus arvestas nõukogu Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽⁴⁾. Regioonide Komitee otsustas eespool nimetatud ettepanekute kohta arvamust mitte vastu võtta.

II. ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

1. Üldosa

Selleks, et võimaldada raudteedel täita oma peamist rolli seoses jätkusuutliku liikuvusega Euroopa Liidus, on nõukogu eesmärk Euroopa integreeritud raudteepiirkonna järk-järguline väljaarendamine. Sellega seoses leiab nõukogu, et kõnealused kolm ettepanekut õigusaktide kohta, milles sõnastatakse uuesti tavaraudteevõrgu ja kiirraudteevõrgu koostalitlusvõime direktiivid ning millega muudetakse raudteede ohutuse direktiivi ja agentuuri määrust, võivad oluliselt parandada Euroopa raudtee reguleeriva raamistiku tehnilist külge.

Kõnealused ettepanekud vähendavad Euroopa raudteevõrgustikus raudteeveeremite vaba liikumise praegusi tõkkeid, hõlbustades seega raudteesõidukite lubade vastastikust tunnustamist liikmesriikide vahel.

Nõukogul ja parlamendil õnnestus jõuda esimesel lugemisel kokkuleppele raudteede koostalitlusvõime direktiivi suhtes ning seega võib nõukogu esitatud õigusakti koos vastavate muudatustega vastu võtta. Nõukogu ja parlament ei suutnud siiski oma seisukohti raudteede ohutuse direktiivi ja agentuuri määruse muutmise ettepanekute osas esimesel lugemisel vastavusse viia. Seetõttu võttis nõukogu vastu ühise seisukoha mõlema ettepaneku kohta, võttes seega nõuetekohaselt arvesse muudatused, mille parlament võttis vastu oma esimesel lugemisel esitatud arvamustes.

2. Peamised poliitilised küsimused

Peamised nõukogu poolt komisjoni ettepanekusse tehtud muudatused on esitatud allpool. Lisaks sellele näeb nõukogu ette erandi Küprose ja Malta jaoks.

2.1 Kõigi lubade andmise menetlustega seotud sätete koondamine ühte õigusakti

Nii kehtiv raudteede ohutuse direktiiv kui ka raudteede koostalitlusvõime direktiiv sisaldavad sätteid, mis käsitlevad raudteeveeremite kasutuselevõtmise lubade andmise menetlusi. Viimases direktiivis käsitletakse ühenduse raudteevõrgu uusi või ümberehitatud osasid ning esimeses käsitletakse juba kasutuses olevaid veeremeid. Kooskõlas parema õigusloome põhimõttega ning pidades silmas

⁽¹⁾ ELT C 126, 7.6.2007, lk 7.

⁽²⁾ ELT C 126, 7.6.2007, lk 7.

⁽³⁾ ELT C 126, 7.6.2007, lk 7.

⁽⁴⁾ ELT C 256, 27.10.2007, lk 39.

vajadust lihtsustada ühenduse õigusakte, inkorporeerib nõukogu kõik raudteeveeremi kasutuselevõtmise lubade andmise menetlusi käsitlevad sätted ühteainsasse õigusakti. Lisaks viiakse ettepaneku, millega muudetakse raudteede ohutuse direktiivi, praegune, kuid muudetud artikkel 14, uus artikkel 14a ja uus lisa üle uuestisõnastatud raudteede koostalitlusvõime direktiivi. Parlament oli kõnealuste sätete üleviimisega nõus esimesel lugemisel, mil saavutati kokkulepe raudteede koostalitlusvõime direktiivi suhtes. Põhimõtteliselt saab nõukogu seega muudatusettepanekud 20, 26 ja 27 täielikult vastu võtta. Lisaks sellele saab nõukogu põhimõtteliselt nõustuda muudatusettepanekuga 18, leides, et kõnealuse üleviimise tulemusena saab seadusandja hoiduda mis tahes viitamisest muudetud raudteede ohutuse direktiivis sätestatud lubade andmise menetlustele.

2.2 Hooldusega seotud ülesannete ja kohustuste selgitamine

Uue, 1999. aasta rahvusvaheliste raudteevõrkade konventsiooni (COTIF) jõustumise (1. juuli 2006) tulemusena ei ole valdajad enam kohustatud oma vaguneid raudtee-ettevõtjate juures registreerima. Kõnealust arengut arvestades ning selleks, et võimaldada raudtee-ettevõtjatel osutada raudteevõrgus ohutult transporditeenuseid, täpsustab nõukogu hooldusega seotud ülesannete ja vastutuse uut vahekorda. Lisaks esitab nõukogu uue mõiste „valdaja” ning võtab kasutusele mõiste „hoolduse eest vastutav üksus”.

Järgides võimalikult täpselt rahvusvaheliste raudteevõrkade konventsioonis kasutatud määratlust, loob nõukogu selge seose valdaja ja tema veeremi vahel, seades valdajatele kohustuse registreerida end valdajana riiklikus veokiregistris. Nõukogu saab muudatusettepaneku 8 täielikult vastu võtta, kuna nõukogu ja parlament on jõudnud mõiste „valdaja” suhtes kokkuleppele. Lisaks sellele saab muudatusettepaneku 9, mis esitati õige terminoloogia kasutamise eesmärgil, põhimõtteliselt vastu võtta.

Ühises seisukohas on sätestatud, et hoolduse eest vastutavad üksused tagavad hooldussüsteemi kaudu, et veeremid on ohutus töökorras. Lisaks peab iga veeremi puhul olema enne selle kasutuselevõtmist või raudteevõrgus kasutamist määratud üksus, kes vastutab veeremi hoolduse eest. Lisaks sellele peab iga hoolduse eest vastutav üksus olema registreeritud riiklikus veokiregistris. Vaid erandjuhtudel ning oma vastava raudteevõrgu piires võib riiklik ohutusasutus otsustada lubada erandit kohustusest määrata veeremile selle hoolduse eest vastutav üksus. Sellised erandid peab riiklik ohutusasutus oma aastaaruandes avalikustama. Kõnealuse süsteemi kaudu loodab nõukogu võimaldada raudtee-ettevõtjatel ja infrastruktuuri haldajatel hõlpsasti kindlaks teha nende poolt kasutatavate veeremite hoolduse eest vastutava üksuse.

2.3 Hooldusala sertifitseerimine

Eesmärgiga veenda nii riiklikke ohutusasutusi kui ka transpordiahelas osalejaid selles, et toimub vagunite hoolduse tõhus kontrollimine, otsustab nõukogu tugevdada komisjoni ettepanekus sisalduvat sätet hooldusala sertifitseerimise kohta. Komisjon tegi ettepaneku, et vajadusel tuleks kehtestada haldajate jaoks hooldusala sertifitseerimise süsteem. Seevastu on nõukogu nõus sättega, mis kohustab komisjoni hiljemalt üks aasta pärast raudteede ohutuse direktiivi muutmist käsitleva ettepaneku jõustumist vastu võtma meetet, millega kehtestatakse hoolduse eest vastutavate üksuste hooldussüsteemide sertifitseerimine. Nii komisjoni ettepanekus kui ka nõukogu ühises seisukohas on kõnealuse sertifitseerimissüsteemi aluseks Euroopa Raudteeagentuuri soovitus. Nõukogu tagab, et väljastatud tõend kehtib terves ühenduses ning et see tagab, et kõik veeremid, mille eest sertifitseeritud üksus vastutab, vastavad raudteede ohutuse direktiivis sätestatud hooldusnõuetele.

Lisaks sellele võivad hoolduse eest vastutavad üksused kõnealuses sertifitseerimissüsteemis vabatahtlikkuse alusel osaleda. Lõpuks, selgitamaks, et raudtee-ettevõtjate ja infrastruktuuri haldajate

jaoks ei ole kehtestatud uusi nõudeid, täpsustab nõukogu, et ohutuse juhtimissüsteem, mille raudtee-ettevõtjad ja infrastruktuuri haldajad peavad juba praeguse raudteede ohutuse direktiivi kohaselt kehtestama, hõlmab ka hooldussüsteemi.

Muudatusettepanekus 21 esitab parlament raudteeveeremite hooldussüsteemi, mis erineb nõukogu poolt sätestatud süsteemist kahe peamise aspekti osas. Kõigepealt, kui nõukogu kooskõlas komisjoni 28. juuli 2006. aasta otsusega, millega võetakse vastu raudteevagunite koostalitlusvõime tehnilised kirjeldused, ning kooskõlas komisjoni 9. novembri 2007. aasta otsusega, millega võetakse vastu riikliku raudteeveeremi registri ühised tehnilised kirjeldused, kehtestab hoolduse eest vastutava üksuse mõiste, omistab parlament otsese vastutuse veeremi hoolduse eest selle valdajale. Teiseks nõuab parlament kohustuslikku hooldusalast sertifitseerimissüsteemi, samal ajal kui nõukogu sätestab vabatahtliku süsteemi Euroopa Raudteeagentuuri üldisest lähenemisviisist lähtudes.

Nõukogu ei saa muudatusettepanekut 21 vastu võtta kolmel põhjusel. Esimene põhjus on, et valdaja muutmine veeremi hoolduse eest vastutavaks ei näi olevat kooskõlas raudtee-ettevõtjate ja infrastruktuuri haldajate üldise vastutusega seoses transpordi ohutu korraldusega, nagu on ette nähtud raudteede ohutuse direktiivi muudes olulistest sätetest, eelkõige selle artiklis 4. Teise põhjusena leiab nõukogu, et kohustuslik hooldussüsteemis osalemine ei ole alati asjakohane ja võib põhjustada mittevajalikke halduskulusid, näiteks kolmandatest riikidest saabuvate vagunite või muude sõidukite puhul, nagu vedurid ja sõidua autod. Kolmanda põhjusena kardab nõukogu, et omistades valdajatele hoolduskohustuse, mis nõuab konkreetset oskusteavet, võib see koormavalt mõjuda nende majandustegevuse arengule.

2.4 Erandi lubamine Küprosele ja Maltale

Võttes arvesse seda, et Küprosel ja Maltal puudub raudteevõrk, sätestab nõukogu oma ühises seisukohas, et direktiivi, millega muudetakse raudteede ohutuse direktiivi, ülevõtmise ja rakendamise kohustust Küprose ja Malta suhtes ei kohaldata, kuni nende territooriumil puudub raudteevõrk.

III. EUROOPA PARLAMENDI MUUDATUSETTEPANEKUD

Nõukogu vastus muudatusettepanekutele 8, 9, 18, 20, 21, 26 ja 27 on esitatud eespool seoses peamiste küsimustega.

Lisaks saab nõukogu täielikult vastu võtta muudatusettepaneku 2 vastavustabelite kohta. Lisaks sellele on nõukogule põhimõtteliselt vastuvõetavad muudatusettepanekud 16 ja 17, mis käsitlevad keeleversiooni parandusi. Nõukogu ei saa siiski kas õiguslikel või tehnilistel põhjustel vastu võtta järgmisi muudatusettepanekuid:

- Muudatusettepanek 3, kuna töötajate ohutuse ja tervisega seotud eesmärgid jäävad komisjoni ettepaneku kohaldamisalast välja;
- Omavahel seotud muudatusettepanekud 4–7, kuna pakutud mõiste „riiklikud ohutuseeskirjad” ei ole kooskõlas raudteede ohutuse direktiivi II lisaga, kus on esitatud riiklike ohutuseeskirjade kirjeldus, ning kuna mõistet „olulised nõuded” kasutatakse selle liiga kitsas tähenduses;
- Muudatusettepanek 14, kuna nõukogu on arvamisel, et arutelu ühiste ohutuseesmärkide väljatöötamise üle toimus raudteede ohutuse direktiivi vastuvõtmise ajal ning seda ei peaks uuesti alustama. Lisaks sellele märgib nõukogu, et agentuuri määruse artikli 6 lõike 4 alusel on Euroopa Raudteeagentuuri soovitusteks (muu hulgas ühiste ohutuseeskirjade kohta) juba vajalik üksikasjalik kulude ja tulude analüüs;
- Muudatusettepanek 19, kuna see ei ole ühise seisukoha ülesehitusega vastavuses;
- Muudatusettepanek 22 käsitleb küsimust, kellel peaks olema õigus taotleda Euroopa Raudteeagentuurilt tehnilist arvamust. See ei tohiks enam olla vaidlusalune küsimus, kuna nõukogu ja parlament jõudsid raudteede koostalitlusvõime direktiivi raames kõnealuses küsimuses kokkuleppele;

- Muudatusettepanekud 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 ja 25, mis käsitlevad komiteemenetlust, milles parlament kehtestab mitme meetme puhul kiirmenetluse. Kuna tegemist on üldmeetmetega ning nende eesmärk on muuta või täiendada raudteede ohutuse direktiivi vähemolulisi sätteid, nõustub nõukogu komisjoni ja parlamendiga selles, et parlament peaks olema kaasatud kõnealuste meetmete vastuvõtmisesse kontrolliga regulatiivmenetluse kaudu. Siiski näib kiirmenetluse kohaldamise võimaluse sätestamine ebaproportsionaalne, kuna kõik need meetmed on juba seotud konkreetse tähtajaga või need tuleb korrapäraselt läbi vaadata.

IV. KOKKUVÕTE

Kõnealused kolm õigusakti ettepanekut (koostalitlusvõime, ohutuse ja Euroopa Raudteeagentuuri kohta), mille eesmärk on hõlbustada raudteeveeremite liikumist Euroopa Liidus, on oluline panus Euroopa raudteepiirkonna edasiseks integreerimiseks. Nõukogu ja parlament on juba saavutanud märkimisväärset edu nende kolme ettepaneku osas, olles eelkõige jõudnud esimesel lugemisel kokkuleppele raudteede koostalitlusvõime direktiivi suhtes. See loob teise lugemise raames toimuvatel aruteludel mõlema kaasseadusandja jaoks tugeva aluse kompromisslahenduste leidmiseks ettepanekute suhtes, millega muudetakse agentuuri määrust ja raudteede ohutuse direktiivi.

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) nr 13/2008,

18. aprill 2008,

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiiv 2008/.../EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi

(2008/C 122 E/03)

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.
- (2) Euroopa Ühenduse nimel nõukogu otsusega 94/69/EÜ ⁽⁵⁾ heakskiidetud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni (UNFCCC) lõppeesmärk on stabiliseerida kasvuhoonegaaside sisaldus atmosfääris tasemel, mis ennetaks 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 ekviva-

lendi tasemel, mille saavutamiseks peaks kasvuhoonegaaside heitkogused maailmas saavutama tiptaseme 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) 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 ülemaailmsesse kokkuleppesse, eeldusel et teised arenenud riigid võtavad endale võrreldavaid heitkoguste vähendamise kohustusi ning majanduslikult enamarenenud arenguriigid panustavad piisavalt vastavalt oma kohustustele ja igapäevsele võimalustele. EL võtab jätkuvalt juhtrolli läbirääkimistel ambitsioonika rahvusvahelise kokkuleppe 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 UNFCCCi 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.

⁽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 ja Euroopa Parlamendi ... seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata). Nõukogu ... otsus.

⁽⁴⁾ EÜT L 275, 25.10.2003, lk 32. Direktiivi on muudetud direktiiviga 2004/101/EÜ (ELT L 338, 13.11.2004, lk 18).

⁽⁵⁾ EÜT L 33, 7.2.1994, lk 11.

- (6) UNFCCC kohaselt tuleb kõigil osalistel sõnastada ja rakendada riiklikud ning vajaduse korral piirkondlikud kavad, mis sisaldavad meetmeid kliimamuutuste leevendamiseks.
- (7) Euroopa Ühenduse nimel nõukoguotsusega 2002/358/EÜ ⁽¹⁾ heakskiidetud UNFCCCi 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.
- (8) 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 egiiidi all vastu võetud uuele õigusaktile tuginev lennunduspetsiifiline 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 soovitakse 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 kõikide riikide õhusõidukite käitajate suhtes, kes pakuvad nende territooriumile saabuvaid või sealt väljuvaid või nende territooriumi piires toimuvaid lende.
- (9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega nr 1600/2002/EÜ ⁽²⁾ kehtestatud kuuendas keskkonnalaas 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.
- (10) 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, õhonestab see oluliselt teistes sektorites kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutatud vähendamisi.
- (11) Oma 27. septembri 2005. aasta teatises 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 töörühma loomine, mis moodustab osa Euroopa kliimamuutuste programmi teise 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 ⁽³⁾ tõdes Euroopa Parlament, et heitkogustega kauplemisest võib saada osa ühtsest lennunduse kliimamõjuga tegelemise meetmepaketist, tingimusel et see on asjakohaselt kavandatud.
- (12) Käesoleva direktiiviga direktiivi 2003/87/EÜ tehtavate muudatuste eesmärk on vähendada lennunduse kliimamuutusi põhjustavat mõju, lisades lennutegevusest tulevad heitkogused ühenduse süsteemi.
- (13) 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

⁽¹⁾ EÜT L 130, 15.5.2002, lk 1.⁽²⁾ EÜT L 242, 10.9.2002, lk 1.⁽³⁾ ELT C 303 E, 13.12.2006, lk 119.

- selle omanikku, välja arvatud juhul, kui viimane tõendab isiku, kes oli õhusõiduki käitaja.
- (14) Alates 2012. aastast tuleks hõlmata kõigi ühenduse lennuväljadelt väljuvate ja neisse saabuvate lendude heitkogused. Seega võib ühenduse süsteem olla eeskujuks heitkogustega kauplemise ülemaailmsele kasutamisele. Kui kolmas riik võtab meetmed ühendusse saabuvate lendude kliimamõju vähendamiseks, peaks komisjon pärast kõnealuse riigiga konsulteerimist kaaluma olemasolevaid võimalusi ühenduse süsteemi ja selle riigi meetmete optimaalse koostoime tagamiseks.
- (15) Parema õigusloome põhimõtte kohaselt tuleks teatavad lennud süsteemi kohaldamisalast välja jätta. Et edaspidi vältida ebaproportsionaalse halduskoormuse tekkimist, tuleks süsteemi kohaldamisalast välja arvata ärilise lennustranspordiga tegelevad ettevõtjad, kelle lendude arv kolmel järjestikusel neljakuulisel perioodil on vähem kui 243 lendu perioodi kohta. See oleks kasulik lennuettevõtjatele, kes pakuvad piiratud hulgal teenuseid ühenduse süsteemi kohaldamisalas, sealhulgas arenguriikide lennuettevõtjatele.
- (16) Lennundus mõjutab maailma kliimat süsinikdioksiidi, lämmastikoksiidide, veeauru ja sulfaadi- ning tahmaosakeste eraldumise kaudu. IPCC hinnangul on lennunduse kogumõju hetkel kaks kuni neli korda suurem kui senine süsinikdioksiidi heitmete mõju üksinda. Hiljutised ühenduse teadusuuringud näitavad, et lennunduse kogumõju on ligi kaks korda suurem kui süsinikdioksiidi avaldatav mõju üksinda. Siiski ei võta ükski neist hinnangutest arvesse kiudpilvede võrdlemisi 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.
- (17) Konkurentsimoонutuste vältimiseks tuleks täpsustada ühtlustatud eraldamismeetodid 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 teostatud lendude tonnkilomeetrite arvu. Tegevuse lõpetanud õhusõiduki käitajatele tuleks jätkata saastekvootide eraldamist selle perioodi lõpuni, mille jaoks on tasuta saastekvoodid juba eraldatud.
- (18) Kõigile süsteemis osalevatele õhusõiduki käitajatele tasuta väljaantavate saastekvootide proportsioon on sobiv selleks, et tagada kõigile õhusõiduki käitajatele võrdsed tingimused, võttes arvesse asjaolu, et iga õhusõiduki käitaja kõigi EL suunduvate, sealt väljuvate ja EL siseste lendude suhtes kohaldatakse üheaainsa liikmesriigi õigust ning kolmandate riikidega sõlmitud kahepoolsete lennunduslepingute mittediskrimineerimist käsitlevaid sätteid.
- (19) Lennundusel on oma osa inimtegevuse põhjustatud üldises kliimamuutuses ning õhusõidukite tekitatud kasvuhooonegaaside heitkoguste mõju keskkonnale saab leevendada ELis ja kolmandates riikides võetavate kliimamuutustega võitlemise meetmete kaudu ning leevendamise- ja kohanemisprotsessiga seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamise kaudu. Kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega kuuluvad siseriiklike avaliku sektori kulusi 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 kasvuhooonegaaside heitkoguste vähendamiseks, kliimamuutuste mõjudega kohanemiseks ELis ja kolmandates riikides, leevendamise- ja kohanemisprotsessiga seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks ning süsteemi haldamisega seotud kulude katmiseks. See võiks hõlmata keskkonnasõbraliku transpordi toetamisele suunatud meetmeid. Enampakkumise tuludega tuleks rahastada eelkõige annetus 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.
- (20) 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.
- (21) Süsteemi kulutasuvuse suurendamiseks peaksid õhusõiduki käitajad olema võimelised kasutama projektitegevusest tulenevaid tõendatud heitkoguste vähendamisi (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.

- (22) 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. 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.
- (23) Võttes arvesse, et rahvusvahelise lennunduse heitkoguseid ei ole integreeritud liikmesriikide Kyoto protokolli 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.
- (24) Süsteemi üldise keskkonnavalase terviklikkuse kaitsmiseks tuleks õhusõiduki käitajate tagastatud ühikuid arvestada üksnes selliste kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärkide puhul, mis neid heitkoguseid arvesse võtavad.
- (25) Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon (Eurocontrol) võib omada teavet, mis võib aidata liikmesriikidel või komisjonil täita käesolevast direktiivist tulenevaid kohustusi.
- (26) Neid ühenduse süsteemi sätteid, mis on seotud heitkoguste seire, aruandluse ja tõendamise ning käitajatele kohaldatavate sanktsioonidega, tuleks kohaldada ka õhusõiduki käitajate suhtes.
- (27) 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.
- (28) 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 SKPst. Seoses käesoleva direktiivi rakendamisega tuleks eralist tähelepanu pöörata asutamislepingu artikli 299 lõikes 2 määratletud ääre- poolseimate piirkondade jaoks esilekerkivate juurdepääsu ja konkurentsivõimega seotud probleemide ning avaliku teenuse osutamise kohustusega seonduvate probleemide leevendamisele või koguni nende lahendamisele.
- (29) Cordobas 18. septembril 2006. aastal Gibraltarit käsitleva dialoogi foorumi esimesel ministrite kohtumisel kokku lepitud Gibraltar lennujaama käsitlev ministrite avaldus asendab lennujaama käsitleva ülddeklaratsiooni, mis lepitati kokku Londonis 2. detsembril 1987, ning selle täielikku järgimist loetakse 1987. aasta deklaratsiooni järgimiseks.
- (30) 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⁾.
- (31) 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 vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (32) 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.
- (33) 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.
- (34) Seejärel tuleks direktiivi 2003/87/EÜ vastavalt muuta,

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

⁽²⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

lennutegevust sooritavate õhusõidukite tekitatud heitkoguste aasta keskmine;”.

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 Gibraltari lennujaama 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) „kommertsõhutranspordi 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

- 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

... (*) töötab komisjon vastavalt artikli 23 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele välja I lisas nimetatud lennutegevuste üksikasjaliku tõlgendamise suunised, eelkõige seoses otsingu- ja päästelendude, tuletõrjelendude, humanitaarabilendude, kiirabilendude ja lendudega, mida sooritab kommertsõhutranspordi teostaja, kelle lendude arv kolmel järjestikusel neljakuulisel ajaperioodil on vähem kui 243 lendu perioodi kohta.

Artikkel 3c

Lennunduse saastekvootide üldkogus

1. Ajavahemikul 1. jaanuar 2012 kuni 31. detsember 2012 moodustab õhusõiduki käitajatele eraldatavate saastekvootide üldkogus 100 % 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 100 % varasematest lennunduse heitkogustest, korrutatuna kõnealusesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga.

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

4. ... (*) 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.

(*) Kuus kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

Artikkel 3d

Lennunduse saastekvootide enampakkumise teel eraldamise meetod

1. Artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikul pannakse enampakkumisele 10 % saastekvootidest.
 2. Järgnevatel perioodidel võidakse lõikes 1 osutatud enampakkumisele esitatavat protsenti käesoleva direktiivi üldise läbivaatamise käigus suurendada.
 3. Võetakse vastu määrus, millega kehtestatakse üksikajalikud säted 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 saastekvooti, 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 vähemolulisi 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 ning käesolevast direktiivist tulenevate haldava liikmesriigi kulude katmiseks.
 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 õhusõiduki 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 30. 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 välja vähemalt viisteist kuud enne iga artikli 3c lõikes 2 osutatud ajavahemiku algust või artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemikuga seoses 30. septembriks 2011, 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 erireservis 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) arvutamiseks 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 vaatlusaastat, 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 % aastas 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.

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 nendele 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 taande 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 taande iii ja lõike 4 alusel komisjonile esitatud taotluses toodud tonnkilomeetrite absoluutarvu kasvuga, mis ületab lõike 1 punktis b kindlaksmääratud protsendi, kui tegemist on lõike 1 punkti b kohaldamisalasse kuuluva õhusõiduki käitajaga, ning

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

8. Kõik erireservi jäänud eraldamata saatekvoodid 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 vähemolulisi 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 riigi 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 vastuvõetavatele suunistele."

5) Lisatakse järgmine pealkiri ja artikkel:

„III PEATÜKK

Paiksed käitised

Artikkel 3h

Reguleerimisala

Käesoleva peatüki sätteid kohaldatakse kasvuhoonegaaside heitmelubade suhtes ning saatekvootide 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. Kui lõikest 3 ei tulene teisiti, lubavad liikmesriigid igal õhusõiduki käitajal iga artiklis 3c osutatud ajavahemiku jooksul kasutada projektitegevustest tulenevaid THVsid ja HVÜsid. Artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemiku jooksul võivad õhusõiduki käitajad kasutada THVsid ja HVÜsid kuni 15 % ulatuses saatekvootide arvust, mille käitaja peab vastavalt artikli 12 lõikele 2a tagastama.

Järgnevatel ajavahemikel määratakse protsent kindlaks kooskõlas projektitegevusest tulenevate THVde ja HVÜde kasutamise kindlaksmääramise menetlusega, osana käesoleva direktiivi läbivaatamisest ja võttes arvesse rahvusvahelise kliimamuutusterežiimi 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 saatekvoodid, 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 saatekvoodid 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 koguheitmetele vastava hulga saatekvootide, välja arvatud II peatüki alusel välja antud saatekvoodid, 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 vastavalt artikli 23 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.”

14) Artiklit 16 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 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 kvote.

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

c) lisatakse järgmised uued lõiked:

„5. Kui õhusõiduki käitaja ei täida käesoleva direktiivi nõudeid ja kui järgmist 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 10 päeva jooksul alates selliste faktide ja kaalutluste teatavaksteemisest.

10. Liikmesriigi taotlusel võib komisjon vastavalt artikli 23 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele võtta vastu otsus 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 vähemolulisi 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) (*) väljaantud kehtiv lennutegevusluba, lennutegevusloa väljaandnud liikmesriik, ning
- b) kõigil muudel juhtudel selle õhusõiduki käitaja poolt võrdlusaasta jooksul teostanud 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 reguleerimisalasse 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. 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 abi ja võib sõlmida sel eesmärgil nimetatud organisatsiooniga asjakohaseid 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 lõige:

„Registrite standarditud ja turvatud süsteemi käsitleva määrusega tagatakse, et õhusõiduki käitajate tagastatavad saastekvoodid, THVd ja HVÜd kantakse üle Kyoto protokoli 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 kuni 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 väljaarvamise 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 vähemolulisi 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 saastekvootide, välja arvatud II peatüki alusel välja antud saaste-

kvoodid, rühmituse moodustanud käitiste koguheitmete katmiseks.”

20) Artiklisse 30 lisatakse järgmine lõige:

„4. Komisjon vaatab 1. juuniks 2015 seireandmete ja käesoleva direktiivi kohaldamisel saadud kogemuste põhjal läbi käesoleva direktiivi toimimise seoses I lisas nimetatud lennutegevustega ja võib vajaduse korral teha ettepanekuid. 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;
- e) õhusõiduki käitajate erireservi säilitamine, võttes arvesse tõenäolist majanduse kasvumäära ühtlustumist terves tööstusharus;
- f) ühenduse süsteemi mõju õhutranspordist struktuurilisele sõltumisele ühenduse saartel ning geograafiliselt suletud piirkondades ja äärepoolseimates piirkondades;
- g) asjaolu, kas tuleks näha ette ülekandesüsteem, et hõlbustada saastekvootidega kauplemist õhusõiduki käitajate ja paiksete käitiste vahel, tagades samas, et ühegi tehingu tulemuseks ei oleks õhusõiduki käitajate saastekvootide netoülekande paiksete käitiste käitajatele.
- 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, ja
- 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 (*).

Komisjon esitab seejärel aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

(*) EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1791/2006 (ELT L 363, 20.12.2006, lk 1).“

21) Artikli 30 järel 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 ... (*). 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 kahekümnnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

...

Euroopa Parlamendi nimel

president

...

Nõukogu nimel

eesistuja

...

(*) 18 kuu jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva.

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:

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

c) lisatakse järgmine tegevusala:

„Lennundus

Lennud, mis väljuvad lennuväljalt või saavad lennuväljale, mis asub selle liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut.

Süsinikdioksiid

Antud tegevus ei hõlma:

- a) lende, mis sooritatakse eranditult muude riikide kui liikmesriikide läheduses viibiva valitseva monarhi ja tema lähimate pereliikmete, riigipeade, valitsusjuhtide ja valitsuse ministrite transpordi eesmärgil, kui see on lennuplaanis tõendatud asjakohase staatusega;
- b) sõjalisi lende, mida sooritavad sõjalennukid, ning tolli ja politsei tegevusega seotud lende;
- c) otsingu- ja päästelende, tuletõrje-, humanitaarabi- ja kiirabilende asjaomase pädeva asutuse volitusel;
- d) mis tahes lende, mis sooritatakse eranditult Chicago konventsiooni II lisas kindlaksmääratud visuaallennureeglite järgi;
- e) lende, mis lõpevad samal lennuväljal, kust õhusõiduk ohku tõusis ja mille jooksul ei tehtud vahemaandumisi;
- f) õppelende, mida sooritatakse eranditult lennukijuhi litsentsi omandamise või lennumeeskonna liikmete hindamise eesmärgil, kui see on tõendatud asjakohase märkusega lennuplaanis tingimuse, et lendu ei kasutata reisijate ja/või kauba transpordiks või õhusõidukite positsioneerimiseks või vedamiseks;
- g) lende, mida sooritatakse eranditult õhusõidukite või nii õhus kui ka maa peal kasutatavate seadmete kontrollimiseks, katsetamiseks või sertifitseerimiseks;
- h) lende, mida sooritavad õhusõidukid, mille maksimaalne stardimass on alla 5 700 kg;
- i) lende, mida sooritatakse seoses määrusega (EMÜ) nr 2408/92 ettenähtud avaliku teenuse osutamise kohustusega asutamislepingu artikli 299 lõikes 2 määratletud äärepoolseimate piirkondade lennuliinidel või sellistel lennuliinidel, mille maht ei ületa 30 000 istekohta aastas, ja
- j) lende, mis ei ole lennud, mis sooritatakse eranditult muude riikide kui ELi liikmesriikide läheduses viibiva valitseva monarhi ja tema lähimate pereliikmete, riigipeade, valitsusjuhtide ja valitsuse ministrite transpordi eesmärgil, ja mida sooritab kommertsõhutranspordi teostaja, kelle lendude arv kolmel järjestikusel neljakuulisel ajaperioodil on vähem kui 243 lendu perioodi kohta, ja mis ilma käesolevat punkti kohaldamata kuuluksid antud tegevuse alla

2) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) lisa pealkirja järele lisatakse järgmine pealkiri:

„A OSA — PAKSETEST 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 valemit:

Kütusekulu × heitekoefitsient

Kütusekulu hõlmab kütust, mida tarbib abijõuallikas. Võimalusel 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 teostatakse 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;
- lennuettevõtja sertifikaadi ja lennutegevusloa, mille alusel õhusõiduki käitaja teostas I lisas nimetatud lennutegevust, number ja väljaandev asutus;
- kontaktisiku aadress, telefon, faks ja elektronpost; ning
- õhusõiduki omaniku nimi.

B. Iga kütuseliigi puhul, mille heitkogused arvutatakse:

- kütusekulu;
- heitekoefitsient;
- heitkoguste koguhulk kõigilt aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lendudelt, mis kuuluvad I lisas nimetatud lennutegevuste alla;
- järgmiste lendude heitkoguste koguhulk:
 - kõik aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lennud, mis kuuluvad I lisas nimetatud lennutegevuste alla ja mis väljusid liikmesriigi territooriumil asuvalt lennuväljalt ning saabusid liikmesriigi territooriumil asuvalle lennuväljale;
 - kõik muud aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lennud, mis kuuluvad selliste I lisas nimetatud lennutegevuste alla;

- heitkoguste koguhulk aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lendudel, mis kuuluvad I lisas nimetatud lennutegevuste alla ning mis:
 - väljusid igast liikmesriigist ning
 - saabusid igasse liikmesriiki kolmandast riigist;
- määramatus.

Tonnkilomeetrite andmete seire artikli 3e ja artikli 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 suurringjoont, millele lisatakse kindlaksmääratud faktorina 95 km, 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 110 kg iga reisija ja tema registreeritud pagasi kohta.

Tonnkilomeetrite andmete aruandlus artikli 3e ja artikli 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 lisas 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 — PAKSETEST KÄITISTEST TULENEVATE HEITKOGUSTE TÕENDAMINE”

b) lisatakse järgmine osa:

„B OSA — LENNUTEGEVUSTEST TULENEVATE HEITKOGUSTE TÕENDAMINE

13. Lisas sätestatud üldpõhimõtteid 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 meetodikat kohaldatakse vajadusel 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."

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I. SISSEJUHATUS

Komisjon võttis 2006. aasta detsembris vastu oma ettepaneku ⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi kohta, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi. Ettepanek edastati nõukogule 22. detsembril 2006.

Euroopa Parlament võttis oma esimese lugemise arvamuse vastu 13. novembril 2007.

Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse vastu 30. mail 2007 ⁽²⁾.

Regioonide Komitee võttis oma arvamuse vastu 10. oktoobril 2007 ⁽³⁾.

Nõukogu võttis ühise seisukoha vastu 18. aprill 2008.

II. EESMÄRK

Kavandatud direktiivi peaesmärk on lennundussektori suurenevaid heitkoguseid silmas pidades vähendada lennunduse poolt kliimamuutustele avaldatavat mõju, lisades lennutegevuse ühenduse üldisesse heitkogustega kauplemise süsteemi.

Ettepanek on esitatud direktiivi 2003/87/EÜ (heitkogustega kauplemise süsteemi direktiiv) muutmise kujul.

III. ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

Üldist

Ühine seisukoht sisaldab kas sõna-sõnalt, osaliselt või põhimõtteliselt mitmeid Euroopa Parlamendi esimesel lugemisel tehtud muudatusettepanekuid. Need muudavad direktiivi ettepaneku teksti paremaks või selgemaks. Teised muudatused ei ole ühise seisukohaga siiski hõlmatud, kuna nõukogu arvates olid need kas ebavajalikud ja/või mitterakendatavad, olemasolevate teaduslike andmetega ebapiisavalt põhjendatud ja nende rakendamiseks kaasneksid liiga suured halduskulud.

Ühine seisukoht sisaldab ka mitmeid muudatusi, mis ei tulene Euroopa Parlamendi esimese lugemise arvamusest, kuna mitmetel juhtudel täiendati komisjoni algse ettepaneku sätteid uute elementidega või sõnastati need täielikult ümber, lisades seejuures mõned täiesti uued sätted.

Lisaks püütakse mitmete redaktsiooniliste muudatustega teksti täpsustada või tagada määruse üldine sidusus.

KONKREETSED TEEMAD

(1) Süsteemi rakendamise alguskuupäev ja reguleerimisala

Euroopa Parlamendiga nõustudes on nõukogu loobunud komisjoni kavandatud kaheetapilisest lähene-misviisist ja valinud **kõigi** süsteemi lisatavate **lendude suhtes ühtse alguskuupäeva**. Seda peeti vajali-kuks, et tagada süsteemi suurem mõju keskkonnale, vähendades samal ajal konkurentsi moonutamist. Erinevalt komisjonist ja Euroopa Parlamendist, kes mõlemad soovitasid algusaastaks aastat 2011, otsustas nõukogu, et õiguskaitse vastuvõtmise menetlustoiminguid, süsteemi keerukust ja rakendusmeet-mete vajadust silmas pidades oleks mõistlik süsteemi rakendamine ühe aasta võrra, s.t aastaks **2012** edasi lükata.

⁽¹⁾ Dok 5154/07 – KOM(2006) 818 lõplik.

⁽²⁾ ELT C 206, 27.7.2007, lk 47.

⁽³⁾ ELT C 305, 15.12.2007, lk 15.

(2) *Saastekvootide eraldamine*

Nii nagu Euroopa Parlament peab ka nõukogu saastekvootide eraldamise küsimust süsteemi toimimise seisukohalt väga oluliseks. Nõukogu on sellega seoses teinud komisjoni ettepanekusse mitmeid muudatusi, mis toovad ettepaneku sisu lähemale mitmete Euroopa Parlamendi muudatusettepanekute mõttele, isegi kui ta ei võtnud neid ühise seisukoha teksti sõna-sõnalt üle.

Kuigi nõukogu säilitas komisjoni ettepaneku kohaselt varasemate heitkoguste 100 %-lise **üldkoguse**, osutas ta siiski võimalusele seda tulevikus vähendada aastaks 2015 läbiviidava lennutegevustega seotud direktiivi toimimise läbivaatamise raames (artikli 30 lõige 4).

Nõukogu nõustus komisjoni valikuga kasutada saastekvootide **eraldamise meetodit**, mis toimiks osaliselt lihtsal võrdlusalusel põhineva saastekvootide tasuta eraldamise teel ja osaliselt enampakkumise teel.

Nõukogu on siiski veidi **kohandanud võrdlusalust**, muutes õhusõiduki käitaja lennutegevuse arvutamiseks (*tonnkilomeetrid*) kasutatavat nimikoormust (mida suurendatakse 110 kg-ni iga reisija ja tema registreeritud pagasi kohta) ja vahemaad (suurringjoonele lisatakse 95 km).

Enampakkumise tasemetega seoses lükkas nõukogu tagasi komisjoni ettepaneku kasutada liikmesriikide esitatud keskmisele protsendile vastavat protsenti, mis hõlmaks enampakkumist nende riiklikes saastekvootide eraldamise kavades, valides selle asemel **kindla protsendi 10 %**. Nõukogu viis lisaks sisse selge võimaluse seda protsenti heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi üldise läbivaatamise käigus suurendada. Kuigi ühine seisukoht ei sisalda Euroopa Parlamendi muudatusettepanekut nr 74, peegeldab see tegelikult nimetatud muudatusettepaneku mõtet, kuna tunnistatakse soovi sätestada (järg-järguline) enampakkumise taseme tõstmine. Nõukogu eelistas ettevaatlikumat lähenemisviisi, nähes esialgu ette enampakkumise madalama protsendi koos võimalusega seda tulevikus suurendada, mis tagab ühelt poolt, et lennundust ei käsitata oluliselt erinevalt kui heitkogustega kauplemise süsteemi kuuluvaid teisi sektoreid, ja näeb teiselt poolt ette parema kohandamise ühenduse süsteemi üldise toimimisega.

Enampakkumisest saadud tulu kasutamisega seoses on nõukogu veidi erineval seisukohal kui komisjon ja Euroopa Parlament. Artikli 3d lõike 4 praeguse sõnastuse kohaselt otsustavad selle tulu kasutamise üle liikmesriigid. Artikli 3d lõige 4 näeb siiski ette, et seda tulu tuleks kasutada võitlemiseks kliimamuutustega ELis ja kolmandates riikides ning süsteemist tulenevate halduskulude katmiseks. Kõnealuse muudatusega püütakse tagada mitmete liikmesriikide õiguskordades sisalduvate oluliste põhiseaduslike ja/või eelarvepõhimõtete järgimine.

Üks olulisi uusi elemente, mille nõukogu lisas komisjoni ettepanekusse, on seotud **erireservi loomisega uute või kiirelt arenevate õhusõiduki käitajate jaoks** (s.t käitajad, kelle tegevus suurenes pärast saastekvootide eraldamiseks kasutatud võrdlusaastat 18 % aastas). Artikli 3f kohaselt jäetakse teatud saastekvootide protsent (3 %) reservi, mis jagatakse tingimustele vastavatele õhusõiduki käitajatele võrdlusalust kasutava süsteemi põhjal, mis on sarnane saastekvootide esmaseks eraldamiseks kasutatava süsteemiga. Kõnealuse sätte lisamine tagaks selle, et süsteemiga ei karistataks uusi õhusõiduki käitajaid või õhusõiduki käitajaid väga hõreda (kuid praegu tiheneva) liiklusega liikmesriikides. Nõukogu on tasakaalustanud võimalikud turumoonutused, tehes erireservi kaudu saastekvootide eraldamise ühekordseks ja lisades sätte, mille kohaselt nõuetele vastavate õhusõiduki käitajate iga-aastane eraldis tonnkilomeetri kohta ei ole suurem kui tavasüsteemi alusel õhusõiduki käitajatele antav iga-aastane eraldis tonnkilomeetri kohta (artikli 3f lõige 6). Nõukogu liigub seega tegelikult samas suunas kui Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud nr 22, 28 ja 33. Ühises seisukohas kavandatud erireservi toimimine tooks siiski kaasa madalamad halduskulud ja see ei moonutaks oluliselt turgu.

(3) *Erandid*

Võttes arvesse vastavaid Euroopa Parlamendi muudatusettepanekuid (s.t muudatusettepanekud nr 51, 52, 53, 70 ja 79) on nõukogu veelgi **täpsustanud** mitmeid süsteemi erandeid. Nõukogu otsustas seega mitte jätta süsteemist välja ELi riigipeade lennud, kuid lisada erandid, mis on seotud otsingu- ja päästelendude, tuletõrjelendude, humanitaarabilendude ja kiirabilendudega. Lisaks on välja jäetud lennud, mida sooritatakse eranditult õhusõidukite või nii õhus kui ka maa peal kasutatavate seadmete kontrollimiseks, katsetamiseks või sertifitseerimiseks.

Ühise seisukohaga lisati süsteemi täiendav, nn **vähese tähtsuse klausli** erand, mille kohaselt jäetakse välja lennud, mida sooritab kaubandusliku õhutranspordi teostaja, kelle lendude arv kolmel järjestikusel neljakuulisel ajaperioodil on alla 243 lennu perioodi kohta. Nõukogu on sidunud kõnealuse erandi kaubandusliku õhutranspordi teostaja vastava määratlusega ja põhjendusega, mis peab tagama, et väga vähese liiklusega õhusõiduki käitajad, sealhulgas mitmed arengumaadest pärinevad käitajad, ei seisaks silmitsi ebaproportsionaalsete halduskuludega. Seega saadetakse arengumaadele tugev poliitiline märguanne, vähendades samal ajal asjatut bürokraatiat ja süsteemi haldamisega seotud üldist halduskoormust. Arvesse on võetud võimalikku negatiivset mõju turule, valides erandite tegemiseks neutraalse, üksnes tegevusel põhineva kriteeriumi.

Nii nagu Euroopa Parlament on ka nõukogu võtnud arvesse **äärepoolseimate piirkondade erivajadusi ja avaliku teenuse osutamise kohustuse raames sooritatud lendude erilist olukorda**. Ühise seisukohaga jäetakse süsteemist välja lennud, mis sooritatakse avaliku teenuse osutamise kohustuse raamistikus äärepoolseimate piirkondade lennuliinidel või sellistel lennuliinidel, kus maht ei ületa 30 000 istekohta aastas; ja sätestatakse ka vastav põhjendus. Sellega seoses läheb see kaugemale Euroopa Parlamendi muudatusettepanekust nr 78.

(4) *Muud küsimused*

Lisatud on uus artikkel (artikkel 3g), millega kehtestatakse liikmesriikidele täiendav kohustus tagada, et õhusõiduki käitaja esitab asjaomase riigi pädevale asutusele **seire- ja aruandekava**, milles esitatakse meetmed heitkoguste ja tonnikilomeetrite andmete seireks ja nendest aruandmiseks, mis on vajalik saastekvootide taotlemiseks.

Mõned uued lõiked on lisatud heitkogustega kauplemise direktiivi **jõustamise** artiklisse (artikkel 16), sätestades haldavale liikmesriigile võimaluse esitada komisjonile taotlus kehtestada tegevuskeeld õhusõiduki käitaja suhtes, kes ei täida direktiivi nõudeid. Kuigi tegevuskeelu kehtestamist käsitletakse äärmusliku jõustamise meetmena, peeti selle lisamist vajalikuks tagamaks õhusõiduki käitajate poolt süsteemi igakülgne täitmine, mis on nõukogule väga oluline küsimus.

Lisaks on nõukogu muutnud komisjoni ettepanekut seoses **saastekvootide ümberarvestamise ja nende kasutamisega rahvusvaheliste kohustuste täitmiseks**, valides nn pooleldi avatud süsteemi ja jättes komisjoni ettepanekust välja sätte, mis oleks võimaldanud õhusõiduki käitajatel arvestada oma saastekvoodid ümber kvootideks, mida saavad kasutada teised käitajad. Tunnistades asjaolu, et riigisisised õhuveod (ja mitte rahvusvahelised õhuveod) on osa liikmesriikide kohustustest Kyoto protokollis esimeseks kohustusteperioodiks, on lisatud uus lõige praeguse heitkogustega kauplemise direktiivi artiklisse 19, nähes ette registreid käsitleva määruse, et tagada saastekvootide, THVd ja HVÜd kantakse üle Kyoto protokollis esimese kohustusteperioodi liikmesriikide kõrvaldamiskontodele üksnes siis, kui need on vastavuses kõnealuseks perioodiks liikmesriikide siseriiklikes andmekogudes esitatud heitkoguste summaga.

Nõukogu on ka oluliselt muutnud artiklit 25a, et täpsustada komisjoni käsutuses olevaid erinevaid institutsioonilisi menetlusi direktiivi kohandamiseks või muutmiseks tulenevalt **kolmandate riikidega** konsulteerimisest või nendega uute lepingute sõlmimisest. Rõhutatakse lennutegevusest tulenevate heitkoguste vähendamise küsimusele globaalse lahenduse leidmist ja vajadust leida parim võimalik koostöö ühenduse süsteemi ja kolmandate riikide samaväärsete süsteemide vahel. Kuigi nõukogu otsustas mitte lisada sõna-sõnalt vastavat Euroopa Parlamendi muudatusettepanekut (muudatusettepanek nr 49), järgib ühine seisukoht väga lähedalt selle mõtet.

Mitmed sätted on lisatud praegusesse heitkogustega kauplemise direktiivi **läbivaatamisklauslisse** (artikkel 30), mis on kontroll-loendiks direktiivi toimimise läbivaatamisel seoses lennutegevusega ja mis tahes probleemidega tegelemiseks, mis võivad tõusetuda kõnealuste tegevuste lisamisest heitkogustega kauplemise üldisesse süsteemi.

IV. KOKKUVÕTE

Nõukogu leiab, et ühine seisukoht kujutab endast tasakaalustatud meetmete kogumit, mis ELi poliitika ja eesmärkidega kooskõlas oleval viisil aitab kaasa lennunduse heitkoguste vähendamisele, nagu on väljendatud ka ÜRO kliimamuutuste raamkonventsioonis, tagades süsteemi kohaldamise kõigi õhusõiduki käitajate suhtes olenemata riikkondsusest, ja sellest tulenevalt, et lennunduse lisamine ühenduse heitkogustega kauplemise süsteemi ei tohiks põhjustada konkurentsimoonutusi.

Nõukogu ootab konstruktiivset arutelu Euroopa Parlamendiga, et direktiiv peatselt vastu võtta.
