

Neuvoston 18 päivänä huhtikuuta 2008 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 13/2008,

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta ilmailutoiminnan sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään

(2008/C 122 E/03)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 175 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä 13 päivänä lokakuuta 2003 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY ⁽⁴⁾ perustettiin yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmä, jolla on tarkoitus edistää kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä sekä kustannustehokkaasti että taloudellisesti.
- (2) Ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen, jäljempänä 'puitesopimus', joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta neuvoston päätöksellä 94/69/EY ⁽⁵⁾, perimmäisenä tavoitteena on ilmakehän kasvihuonekaasupitoisuuksien vakauttaminen sellaiselle tasolle, että estetään ihmisen toiminnan vaaralliset vaikutukset ilmastojärjestelmään.
- (3) Brysselissä 8 ja 9 päivänä maaliskuuta 2007 kokoontunut Eurooppa-neuvosto korosti, että on ehdottoman tärkeää saavuttaa strateginen tavoite, jonka mukaan maapallon keskilämpötila saa nousta enintään 2 °C suhteessa esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon. Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin (IPCC) neljännessä arviointiraportissa ilmoittamat viimeisimmät tieteelliset tutkimustulokset osoittavat vielä selvemmin, että ilmastonmuutoksen kielteiset vaikutukset aiheuttavat lisääntyvässä määrin vakavaa vaaraa ekosysteemeille, elintarviketuotannolle, kestäväen kehityksen toteutumiseksi ja vuosituhannen kehitystavoitteiden saavuttamiselle sekä ihmisten terveydelle ja turvallisuudelle. Jotta 2 °C:n tavoite säilyisi realistisena, kasvihuonekaasupitoisuudet ilmakehässä olisi vakiinnutettava noin 450 ppmv hiili-

dioksidiekvivalentin tasolle, mikä puolestaan edellyttää maailman kasvihuonekaasupäästöjen kasvun pysähtymistä seuraavien 10–15 vuoden kuluessa sekä kokonaispäästöjen merkittävää vähentämistä siten, että ne ovat vähintään 50 prosenttia vuoden 1990 tasojen alapuolella vuoteen 2050 mennessä.

- (4) Eurooppa-neuvosto korosti, että Euroopan unioni on sitoutunut muuttamaan Euroopan erittäin energiatehokkaaksi ja vähän kasvihuonekaasupäästöjä tuottavaksi taloudeksi ja että toistaiseksi, kunnes vuoden 2012 jälkeistä aikaa koskeva maailmanlaajuinen ja kokonaisvaltainen sopimus on tehty, EU on sitoutunut määrätietoisesti ja riippumattomasti vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 20 prosentilla vuoteen 2020 mennessä vuoteen 1990 verrattuna. Ilmailun aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen rajoittaminen on olennainen osatekijä ja yhdenmukainen tämän sitoumuksen kanssa.
- (5) Eurooppa-neuvostossa korostettiin, että EU on sitoutunut maailmanlaajuiseen ja kattavaan sopimukseen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi vuoden 2012 jälkeiseksi ajaksi sekä tekemään vaikuttavia, tehokkaita ja tasapuolisia ratkaisuja ilmastonmuutoksen asettamien haasteiden edellyttämässä mittakaavassa. Se hyväksyi EU:n kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen 30 prosentilla alle vuoden 1990 tasojen vuoteen 2020 mennessä. Tällä tavoin se on valmis osallistumaan vuoden 2012 jälkeiseksi ajaksi tehtävään maailmanlaajuiseen ja kattavaan sopimukseen edellyttäen, että muut kehittyneet maat sitoutuvat vastaaviin päästövähennyksiin ja että taloudellisesti edistyneemmät kehitysmaat sitoutuvat osallistumaan asiaan riittävässä määrin vastuunsa ja valmiuksiensa mukaisesti. EU johtaa edelleen neuvotteluja kunnianhimoisesta kansainvälisestä sopimuksesta, jolla saataisiin aikaan maapallon lämpötilan nousun rajoittuminen 2 °C:een, ja pitää Balilla joulukuussa 2007 pidetyssä puitesopimuksen sopimuspuolten 13. konferenssissa tämän tavoitteen suhteen saavutettua edistystä rohkaisevana. EU pyrkii varmistamaan, että kyseiseen maailmanlaajuiseen sopimukseen sisältyy toimenpiteitä, joilla vähennetään ilmailun aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä, ja tässä tapauksessa komission olisi tarkasteltava, mitkä tähän direktiiviin tehtävät muutokset ovat tarpeen siltä osin kuin direktiivi koskee ilma-alusten käyttäjiä.

⁽¹⁾ EUVL C 175, 27.7.2007, s. 47.

⁽²⁾ EUVL C 305, 15.12.2007, s. 15.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 13. marraskuuta 2007 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 18. huhtikuuta 2008, ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Neuvoston päätös, tehty...

⁽⁴⁾ EYVL L 275, 25.10.2003, s. 32, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2004/101/EY (EUVL L 338, 13.11.2004, s. 18).

⁽⁵⁾ EYVL L 33, 7.2.1994, s. 11.

- (6) Puitesopimus edellyttää, että kaikki sopimuspuolet laativat ja panevat täytäntöön kansallisia ja tarvittaessa alueellisia ohjelmia, jotka sisältävät ilmastonmuutosta lieventäviä toimia.
- (7) Puitesopimuksen Kioton pöytäkirjassa, joka Euroopan yhteisön puolesta hyväksyttiin neuvoston päätöksellä 2002/358/EY⁽¹⁾, edellytetään, että teollisuusmaat pyrkivät Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) toiminnan kautta rajoittamaan tai vähentämään sellaisia ilmailusta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä, jotka eivät kuulu Montrealin pöytäkirjan soveltamisalaan.
- (8) Yhteisö ei ole vuoden 1944 Chicagon siviili-ilmailun yleissopimuksen, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', sopimuspuoli, kun taas kaikki jäsenvaltiot ovat sekä kyseisen yleissopimuksen sopimuspuolia että ICAO:n jäseniä. Jäsenvaltiot tukevat edelleen muiden ICAO:n valtioiden kanssa sellaisten toimenpiteiden, muun muassa markkinaperusteisten välineiden, kehittämistä, joissa käsitellään ilmailun aiheuttamia ilmastonmuutosvaikutuksia. Vuonna 2004 pidetyssä ICAO:n ilmailun ympäristönsuojelukomitean kuudennessa kokouksessa päätettiin, että pelkästään ilmailun päästöjä koskevaa, uuteen ICAO:n oikeudelliseen välineeseen perustuvaa päästökauppajärjestelmää ei silloin kannattanut valmistella ICAO:n yhteydessä. Tästä syystä syyskuussa 2004 pidetyn ICAO:n yleiskokouksen päätöslauselmassa A35-5 ei ehdotettu uutta oikeudellista välinettä, vaan kannatettiin avointa päästökauppaa ja sitä, että valtiot voivat sisällyttää kansainvälisen lentoliikenteen päästöt päästökauppajärjestelmiinsä. Syyskuussa 2007 pidetyn ICAO:n 36. yleiskokouksen päätöslauselman A36-22 lisäyksessä L kehoitetaan sopimusvaltioita olemaan panematta täytäntöön muiden sopimusvaltioiden ilma-alusten käyttäjiä koskevaa päästökauppajärjestelmää, paitsi näiden valtioiden yhteisen sopimuksen pohjalta. Euroopan yhteisön jäsenvaltiot ja viisitoista muuta Euroopan valtiota palauttivat mieleen, että Chicagon yleissopimuksessa tunnustetaan nimenomaan kunkin sopimuspuolen oikeus soveltaa kaikkien valtioiden ilma-aluksiin omaa ilmailulainsäädäntöään syrjintää harjoittamatta, ja esittivät kyseistä päätöslauselmaa koskevan varauksen sekä pidättivät oikeuden toteuttaa ja soveltaa markkinaperusteisia toimenpiteitä Chicagon yleissopimuksen mukaisesti syrjintää harjoittamatta kaikkien valtioiden kaikkiin ilma-alusten käyttäjiin, jotka tarjoavat palveluita niiden alueelle, alueelta tai alueella.
- (9) Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä N:o 1600/2002/EY⁽²⁾ vahvistetussa kuudennessa ympäristöä koskevassa yhteisön toimintaohjelmassa säädettiin, että komissio määritteli ja toteuttaisi erityistoimenpiteitä ilmailusta aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi, mikäli tällaisista toimenpiteistä ei sovittaisi ICAO:ssa vuoteen 2002 mennessä. Lokakuussa 2002, joulukuussa 2003 ja lokakuussa 2004 tekemissään päätelmissä neuvosto on toistuvasti kehottanut komissiota ehdottamaan toimia kansainvälisen lentoliikenteen ilmastovaikutusten vähentämiseksi.
- (10) Huomattavien päästövähennysten aikaansaamiseksi olisi toteutettava politiikkoja ja toimenpiteitä jäsenvaltioiden ja yhteisön tasolla kaikilla yhteisön talouden aloilla. Jos ilmailualan ilmastovaikutusten kasvu jatkuu nykyistä tahtia, se mitätöi merkittäväällä tavalla muilla aloilla ilmastomuutoksen torjumiseksi tehtyjä vähennyksiä.
- (11) Komissio esitti 27 päivänä syyskuuta 2005 antamassaan tiedonannossa "Ilmailun ilmastonmuutosvaikutusten vähentäminen" ilmailun ilmastovaikutusten vähentämistä koskevan strategian. Strategiassa ehdotetaan laajaa toimenpidepakettia, johon sisältyy ehdotus ilmailun sisällyttämisestä yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään, sekä perustetaan Euroopan ilmastomuutosohjelman toisen vaiheen puitteissa toimiva ilmailualan työryhmä, jonka tehtävänä on tarkastella keinoja sisällyttää ilmailu yhteisön järjestelmään. Neuvosto totesi 2 päivänä joulukuuta 2005 antamissaan päätelmissä, että sekä talouden että ympäristönsuojelun kannalta ilmailun sisällyttäminen yhteisön järjestelmään vaikutti parhaalta tavalta edetä asiassa, ja kehotti komissiota antamaan lainsäädäntöehdotuksen vuoden 2006 kuluessa. Euroopan parlamentti tunnusti ilmailun ilmastonmuutosvaikutusten vähentämisestä 4 päivänä heinäkuuta 2006 antamassaan päätöslauselmassa⁽³⁾, että päästökauppajärjestelmä voi olla osa kattavaa toimenpidekokonaisuutta, jolla puututaan ilmailun ilmastonmuutosvaikutuksiin, mikäli se suunnitellaan asianmukaisesti.
- (12) Tällä direktiivillä direktiiviin 2003/87/EY tehtävien muutosten tavoitteena on vähentää ilmailun aiheuttamaa ilmastomuutosvaikutusta sisällyttämällä ilmailutoiminnan päästöt yhteisön järjestelmään.
- (13) Ilma-alusten käyttäjillä on välittömin määräysvalta päättää, minkä tyyppisiä ilma-aluksia käytetään ja miten niillä lennetään, ja sen vuoksi niiden olisi oltava vastuussa tämän direktiivin vaatimusten noudattamisesta, muun muassa velvoitteesta laatia tarkkailusuunnitelma sekä tarkkailla päästöjä ja raportoida niistä tämän suunnitelman mukaisesti. Ilma-aluksen käyttäjä voidaan tunnistaa ICAO:n tunnuksen tai minkä tahansa muun lennon tunnistamiseen käytettävän hyväksytyt tunnuksen avulla. Jos ilma-aluksen käyttäjän henkilöllisyyttä ei tiedetä, ilma-aluksen omistajaa olisi pidettävä ilma-aluksen käyttäjänä,

⁽¹⁾ EYVL L 130, 15.5.2002, s. 1.⁽²⁾ EYVL L 242, 10.9.2002, s. 1.⁽³⁾ EUVL C 303 E, 13.12.2006, s. 119.

- jollei omistaja todista, kuka toinen henkilö oli ilma-aluksen käyttäjä.
- (14) Kaikkien yhteisön lentopaikoille saapuvien tai niiltä lähtevien lentojen päästöt olisi sisällytettävä järjestelmään vuodesta 2012 alkaen. Yhteisön järjestelmä voi näin toimia mallina päästökaupan käytölle maailmanlaajuisesti. Jos kolmas maa hyväksyy toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on vähentää yhteisöön saapuvien lentojen ilmasto-vaikutuksia, komission olisi kyseistä maata kuultuaan tarkasteltava käytettävissä olevia vaihtoehtoja, jotta mahdollistettaisiin yhteisön järjestelmän ja kyseisen maan toimenpiteiden optimaalinen vuorovaikutus.
- (15) Sääntelyn parantamisen periaatteen mukaisesti tietyt lennot olisi jätettävä järjestelmän ulkopuolelle. Jotta voitaisiin välttää muut suhteettoman suuret hallinnolliset rasitteet, kaupalliset lentoliikenteen harjoittajat, jotka suorittavat kolmen peräkkäisen neljän kuukauden jakson aikana vähemmän kuin 243 lentoa kunakin jaksone, olisi jätettävä järjestelmän ulkopuolelle. Tämä hyödyttäisi lentoyhtiöitä, jotka tarjoavat rajoitettuja palveluja yhteisön järjestelmän soveltamisalalla, muun muassa kehitysmaiden lentoyhtiöitä.
- (16) Ilmailu vaikuttaa ilmastoon maailmanlaajuisesti, koska siitä aiheutuu hiilidioksidi-, typenoksidi-, vesihöyry-, sulfaattihiukkas- ja nokihiukkaspäästöjä. IPCC on arvioinut, että ilmailun kokonaisvaikutukset tällä hetkellä ovat kahdesta neljään kertaa suuremmat kuin sen aikaisempien pelkkien hiilidioksidipäästöjen vaikutukset. Uusimpien yhteisön tutkimusten mukaan ilmailun kokonaisvaikutukset saattavat olla kaksi kertaa suuremmat kuin pelkkien hiilidioksidipäästöjen vaikutukset. Missään näistä arvioista ei kuitenkaan oteta huomioon cirrus-pilvien vaikutusta, joita koskevat arviot ovat erittäin epävarmoja. EY:n perustamissopimuksen 174 artiklan 2 kohdan mukaisesti yhteisön ympäristöpolitiikka perustuu ennalta varautumisen periaatteeseen. Tieteen edistymistä odottaessa kaikki ilmailun vaikutukset olisi otettava huomioon mahdollisimman laajalti. Typenoksidipäästöjä käsitellään muissa komission vuonna 2008 antamissa lainsäädäntöehdotuksissa.
- (17) Kilpailun vääristymisen välttämiseksi olisi säädettävä yhdenmukaisesta päästöoikeuksien jakomenetelmästä, jolla määritellään ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä ja ilma-alusten käyttäjille jaettavien päästöoikeuksien määrä. Osa päästöoikeuksista jaetaan huutokaupalla komission laatimien sääntöjen mukaisesti. Päästöjä olisi siirrettävä erityisvarantoon uusien ilma-alusten käyttäjien markkinoille pääsyn varmistamiseksi ja niiden ilma-alusten käyttäjien avustamiseksi, joiden suoritteet tonnikilometreinä kasvavat jyrkästi. Toimintansa lopettaville ilma-alusten käyttäjille olisi myönnettävä päästöoikeuksia sen kauden loppuun saakka, jolle on jo jaettu maksutomia päästöoikeuksia.
- (18) Kaikille järjestelmään osallistuville ilma-alusten käyttäjille maksutta myönnettävien päästöoikeuksien osuuden täysi yhdenmukaistaminen on asianmukaista ilma-alusten käyttäjien tasapuolisten toimintaedellytysten takaamiseksi ottaen huomioon, että kutakin ilma-alusten käyttäjää sääntelevät kaiken Euroopan unioniin (EU), unionista ja unionissa tapahtuvan lentotoiminnan osalta yksi jäsenvaltio ja kolmansien maiden kanssa tehtyjen kahdenvälisten lentoliikennesopimusten syrjimättömyyttä koskevat säännökset.
- (19) Ilmailu lisää ihmisen toiminnan aiheuttamaa yleistä ilmastomuutosvaikutusta, ja ilma-alusten kasvihuonekaasupäästöjen ympäristövaikutuksia voidaan lieventää ilmastomuutosta hillitsevillä toimenpiteillä EU:ssa ja kolmansissa maissa ja rahoittamalla vaikutusten lieventämiseen ja vaikutuksiin mukautumiseen liittyvää tutkimusta ja kehitystyötä. Jäsenvaltioiden omia julkisia menoja koskevat päätökset ovat toissijaisuusperiaatteen mukaisesti kunkin jäsenvaltion asia. Tämän lähtökohdan noudattamista rajoittamatta päästöoikeuksien huutokaupasta saatuja tuloja tai jäsenvaltioiden budjettiin liittyvien peruseriaatteiden, kuten yhtenäisyyden ja yleiskatteisuuden, edellyttämä vastaava määrä olisi käytettävä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, ilmastomuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseen EU:ssa ja kolmansissa maissa, vaikutusten lieventämiseen ja vaikutuksiin sopeutumiseen liittyvän tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseen ja järjestelmän hallintokustannusten kattamiseen. Tähän voisi sisältyä ympäristöä säästävien liikennemuotojen käyttöä edistäviä toimia. Huutokaupasta saaduilla tuloilla olisi erityisesti rahoitettava energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävää maailmanlaajuisia rahastoa sekä metsien hävittämistä estäviä ja kehitysmaiden sopeutumista helpottavia toimenpiteitä. Tässä direktiivissä olevat tulojen käyttöä koskevat säännökset eivät rajoita mahdollisia päätöksiä päästöoikeuksien huutokaupasta saatavien tulojen käytöstä direktiivin 2003/87/EY yleisen tarkistamisen yhteydessä.
- (20) Varojen käyttöä koskevat säännökset olisi annettava tiedoksi komissiolle. Tällainen ilmoitus ei vapauta jäsenvaltioita EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa määrätystä velvollisuudesta ilmoittaa tietyistä kansallisista toimenpiteistä. Tämän direktiivin ei tulisi vaikuttaa EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisesti mahdollisesti toteutettavien valtiontukea koskevien menettelyjen tulokseen.
- (21) Järjestelmän kustannustehokkuuden lisäämiseksi olisi ilma-alusten käyttäjien voitava hyödyntää hanketoiminnasta saatuja sertifioituja päästövähennyksiä ja päästövähennysyksiköitä päästöoikeuksien palauttamiseen liittyvien vaatimusten täyttämiseksi yhdenmukaistettuun rajaan saakka. Sertifioitujen päästövähennysten ja päästövähennysyksiköiden käytön olisi oltava yhdenmukaista tässä direktiivissä esitetystä päästökauppajärjestelmässä sovellettavien käytön hyväksymisperusteiden kanssa.

- (22) Ilma-alusten käyttäjien hallinnollisen taakan vähentämiseksi olisi vain yhden jäsenvaltion oltava vastuussa kustakin ilma-aluksen käyttäjästä. Jäsenvaltioilla olisi oltava velvollisuus varmistaa, että sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joille on myönnetty liikennelupa kyseisessä valtiossa tai joilla ei ole liikennelupaa tai jotka toimivat kolmansissa maissa ja joiden perusvuoden päästöt aiheutuvat suurimmalta osin kyseisessä jäsenvaltiossa, noudattavat tämän direktiivin vaatimuksia. Jos ilma-aluksen käyttäjä ei noudata tämän direktiivin vaatimuksia ja jos vaatimusten noudattamista ei ole pystytty varmistamaan hallinnoivan jäsenvaltion muilla lainvalvontatoimpiteillä, jäsenvaltioiden olisi toimittava yhteisvastuullisesti. Hallinnoivan jäsenvaltion olisi sen vuoksi voitava viimeisenä keinona pyytää komissiota päättämään asianomaisen ilma-aluksen käyttäjän määräämisestä toimintakieltoon yhteisön tasolla.
- (23) Jotta yhteisön järjestelmän kirjanpitojärjestelmä voidaan pitää yhtenäisenä, ilmailualalle myönnettyjä päästöoikeuksia olisi käytettävä ainoastaan ilma-alusten käyttäjille asetettujen päästöoikeuksien palauttamista koskevien vaatimusten täyttämiseen, ottaen huomioon, ettei kansainvälisen ilmailun päästöjä ole sisällytetty Kioton pöytäkirjan mukaisiin jäsenvaltioiden sitoumuksiin.
- (24) Järjestelmän ympäristötavoitteiden loukkaamattomuuden turvaamiseksi ilma-alusten käyttäjien palauttamien päästövähennysyksiköt olisi laskettava vain sellaisten kasvihuonekaasujen päästövähennystavoitteiden hyväksi, joissa kyseiset päästöt otetaan huomioon.
- (25) Euroopan lennonvarmistusjärjestöllä Eurocontrolilla saattaa olla hallussaan tietoja, joista voisi olla apua jäsenvaltioille tai komissiolle tässä direktiivissä säädettyjen velvollisuuksien täyttämiseksi.
- (26) Päästöjen tarkkailuun, raportointiin ja todentamiseen sekä rangaistuksiin liittyviä yhteisön järjestelmän säännöksiä olisi sovellettava myös ilma-alusten käyttäjiin.
- (27) Komission olisi tarkistettava direktiivin 2003/87/EY toimivuus ilmailutoiminnan kannalta sen soveltamisesta saatujen kokemusten perusteella ja toimitettava tämän jälkeen kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
- (28) Tarkasteltaessa direktiivin 2003/87/EY toimivuutta ilmailutoiminnan kannalta olisi pohdittava sellaisten maiden rakenteellista riippuvuutta ilmailusta, joilla ei ole riittäviä ja vastaavia vaihtoehtoisia liikennemuotoja ja jotka sen vuoksi ovat hyvin riippuvaisia lentoliikenteestä ja joissa matkailuala muodostaa suuren osan bruttokansantuotteesta. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä siihen, että saatavuus- ja kilpailukykyongelmia, joita aiheutuu perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuille syrjäisimmille seuduille, ja ongelmia, joita aiheutuu julki-
- sen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi tämän direktiivin täytäntöönpanosta, saataisiin lievennettyä tai jopa poistettua.
- (29) Lontoossa 2 päivänä joulukuuta 1987 annettu lentoasemia koskeva yhteinen julistus korvataan vuoropuhelua Gibraltarin kanssa käsittelevän foorumin ensimmäisessä ministerikokouksessa Cordobassa 18 päivänä syyskuuta 2006 annetulla Gibraltarin lentoasemaa koskevalla ministerioiden julistuksella, jonka täyden noudattamisen katsotaan täyttävän vuoden 1987 julistuksen vaatimukset.
- (30) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽¹⁾ mukaisesti.
- (31) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta hyväksyä toimenpiteitä, jotka liittyvät sellaisten ilmailun päästöoikeuksien huutokauppaamiseen, joita ei tarvitse myöntää maksutta, hyväksyä yksityiskohtaisia sääntöjä erityisvarannon toiminnasta tiettyjen ilma-alusten käyttäjien kannalta sekä menettelyistä, joita sovelletaan kun komissiota pyydetään päättämään ilma-aluksen käyttäjän määräämisestä toimintakieltoon, ja jotta se voisi muuttaa liitteessä I olevaa ilmailutoimintaluetteloa tapauksissa, joissa kolmas maa ottaa käyttöön ilmailun ilmastomuutosvaikutuksen vähentämistä koskevia toimenpiteitä. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä uusilla muilla kuin keskeisillä osilla, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (32) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, vaan se voidaan suunnitellun toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (33) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen⁽²⁾ 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita kannustetaan laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoita, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamisen edellyttämien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisemaan ne.
- (34) Direktiivi 2003/87/EY olisi sen vuoksi muutettava vastavasti,

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

⁽²⁾ EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

2004, 2005 ja 2006 keskimääräisiä vuotuisia päästöjä;"

1 artikla

Direktiivin 2003/87/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2003/87/EY seuraavasti:

- 1) Lisätään ennen 1 artiklaa otsikko seuraavasti:

"I LUKU

"Yleiset säännökset".

- 2) Lisätään 2 artiklaan kohta seuraavasti:

"3. Tämän direktiivin soveltamisen Gibraltarin lentoasemaan ei katsota vaikuttavan Espanjan kuningaskunnan tai Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan riidassa siitä, minkä valtion suvereniteetin alaisuuteen alue, jolla tämä lentoasema sijaitsee, kuuluu."

- 3) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

- a) korvataan b alakohta seuraavasti:

"b) 'päästöillä' jonkin laitoksen lähteistä ilmaan päästettyjä kasvihuonekaasuja tai liitteessä I mainittuun ilmailutoimintaan käytettävästä ilma-aluksesta ympäristöön päästettyjä tiettyjä tähän toimintaan liittyviä kaasuja";

- b) lisätään alakohdat seuraavasti:

"o) 'ilma-aluksen käyttäjällä' henkilöä, joka käyttää ilma-alusta sen suorittaessa liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa, tai jos kyseinen henkilö ei ole tiedossa tai ilma-aluksen omistaja ei ole yksilöinyt käyttäjää, ilma-aluksen omistajaa;

p) 'kaupallisen lentoliikenteen harjoittajalla' toiminnanharjoittajaa, joka tarjoaa korvausta vastaan säännöllisiä tai muita kuin säännöllisiä lentoliikennepalveluja matkustajien, rahdin tai postin kuljettamiseksi;

q) 'hallinnoivalla jäsenvaltiolla' jäsenvaltiota, joka on 18 a artiklan mukaisesti vastuussa yhteisön järjestelmän hallinnoinnista tietyn ilma-aluksen käyttäjän osalta;

r) 'ilmailusta aiheutuvilla päästöillä' kaikkien liitteessä I mainittuun ilmailutoimintaan kuuluvien, jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentopaikalta lähtevien tai tällaiselle lentopaikalle kolmannelta maasta saapuvien lentojen päästöjä;

s) 'ilmailun aiemmilla päästöillä' liitteessä I mainittuun ilmailutoimintaan käytettävien ilma-alusten vuosien

- 4) Lisätään 3 artiklan jälkeen luku seuraavasti:

"II LUKU

Ilmailu

3 a artikla

Soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä on sovellettava liitteessä I mainittuun ilmailutoimintaan liittyvien päästöoikeuksien jakamiseen ja myöntämiseen.

3 b artikla

Ilmailualan toiminnot

Komissio laatii viimeistään ... (*) 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen suuntaviivat, jotka koskevat liitteessä I mainitun ilmailutoiminnan yksityiskohtaista tulkintaa erityisesti seuraavien osalta: etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvät lennot, palonsammutuslennot, humanitaariset avustuslennot ja kiireelliset sairaankuljetuslennot sekä sellaisten kaupallisen lentoliikenteen harjoittajien suorittamat lennot, jotka kolmen peräkkäisen neljän kuukauden jakson aikana suorittavat jaksoa kohti vähemmän kuin 243 lentoa.

3 c artikla

Ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä

1. Ilma-alusten käyttäjille 1 päivän tammikuuta 2012 ja 31 päivän joulukuuta 2012 välillä jaettavien ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä on 100 prosenttia ilmailun aiemmista päästöistä.

2. Tämän direktiivin 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna, 1 päivänä tammikuuta 2013 alkavana kautena ja, mikäli 30 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua uudelleentarkastelun perusteella ei tehdä mitään muutoksia, kunakin sitä seuraavana kautena ilma-alusten käyttäjille myönnettävien ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä on 100 prosenttia ilmailun aiemmista päästöistä kerrottuna kauteen kuuluvien vuosien määrällä.

3. Komissio tarkastelee uudelleen ilma-alusten käyttäjille myönnettävien ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärää 30 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

4. Komissio tekee päätöksen ilmailun aiemmista päästöistä parhaiden saatavilla olevien tietojen perusteella, todellisiin liikennetietoihin perustuvat arviot mukaan luettuina, viimeistään ... (*). Kyseistä päätöstä tarkastellaan 23 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa komiteassa.

(*) Kuusi kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

*3 d artikla***Ilmailun päästöoikeuksien jakomenettely huutokaupalla**

1. Edellä 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna kautena on 10 prosenttia päästöoikeuksista myytävä huutokaupalla.

2. Myöhempinä kausina 1 kohdassa tarkoitettua huutokaupattavaa osuutta voidaan lisätä osana tämän direktiivin yleistä uudelleentarkastelua.

3. Annetaan asetus, jossa säädetään yksityiskohtaisesti jäsenvaltioissa järjestettävistä sellaisten päästöoikeuksien huutokaupoista, joita ei tämän artiklan 1 ja 2 kohdan tai 3 f artiklan 8 kohdan mukaisesti tarvitse myöntää maksutta. Jäsenvaltion on myytävä päästöoikeuksia kunakin kautena huutokaupalla määrä, joka on suhteessa kyseisen jäsenvaltion osuuteen kaikkien jäsenvaltioiden ilmailun viitevuonna aiheuttamista päästöistä, joista on raportoitu 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja jotka on todennettu 15 artiklan mukaisesti. Edellä 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna kauden viitevuosi on 2010, ja kunkin sitä seuraavan 3 c artiklassa tarkoitettuna kauden viitevuosi on se kalenterivuosi, joka päättyy 24 kuukautta ennen huutokaupan kohteena olevan kauden alkua.

Mainittu asetus, jolla muutetaan tämän direktiivin muita kuin olennaisia osia täydentämällä direktiiviä, on annettava 23 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsitteävää sääntelymenettelyä noudattaen.

4. Jäsenvaltioiden on päätettävä, miten päästöoikeuksien huutokaupasta saatuja tuloja käytetään. Ne olisi käytettävä ilmastonmuutoksen torjumiseen EU:ssa ja kolmansissa maissa sekä jäsenvaltioille tämän direktiivin osalta aiheutuvien hallinnollisten kulujen kattamiseen.

5. Tietojen ilmoittaminen komissiolle tämän direktiivin mukaisesti ei vapauta jäsenvaltioita EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa määrätystä ilmoitusvelvollisuudesta.

*3 e artikla***Päästöoikeuksien jakaminen ja myöntäminen ilma-alusten käyttäjille**

1. Ilma-alusten käyttäjät voivat hakea maksutta jaettavia ilmailun päästöoikeuksia kullekin 3 c artiklassa tarkoitettulle kaudelle. Hakemus voidaan tehdä toimittamalla hallinnoivan jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle kyseisen ilma-aluksen käyttäjän harjoittamaa liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa koskevat todennetut tonnikilometritiedot kyseiseltä tarkkailuvuodelta. Tässä artiklassa tarkkailuvuodella tarkoitetaan kalenterivuotta, joka päättyy 24 kuukautta ennen hakemuksen kohteena olevan kauden alkua liitteiden IV ja V mukaisesti, tai 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna kauden osalta vuotta 2010. Hakemus on tehtävä vähintään 21 kuukautta ennen hakemuksen

kohteena olevan kauden alkua, tai 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna kauden osalta vuoden 2011 maaliskuun 31 päivään mennessä.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava 1 kohdan mukaisesti vastaanotetut hakemukset komissiolle vähintään 18 kuukautta ennen hakemuksen kohteena olevan kauden alkua, tai 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna kauden osalta vuoden 2011 kesäkuun 30 päivään mennessä.

3. Vähintään 15 kuukautta ennen kunkin 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kauden alkua, tai 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna kauden osalta vuoden 2011 syyskuun 30 päivään mennessä, komissio laskee:

- a) kyseiselle kaudelle 3 c artiklan mukaisesti jaettavien ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärän;
- b) kyseisellä kaudella 3 d artiklan mukaisesti huutokaupattavien ilmailun päästöoikeuksien määrän;
- c) kyseisellä kaudella 3 f artiklan 1 kohdan mukaisesti ilma-alusten käyttäjiä varten erityisvarannossa olevien ilmailun päästöoikeuksien määrän.
- d) kyseisellä kaudella maksutta myönnettävien ilmailun päästöoikeuksien määrän vähentämällä b ja c alakohdassa tarkoitettujen päästöoikeuksien määrän a alakohdassa päätetystä päästöoikeuksien kokonaismäärästä; ja
- e) vertailuluvun, jonka mukaisesti maksuttomat päästöoikeudet jaetaan ilma-alusten käyttäjille, joiden hakemukset on toimitettu komissiolle 2 kohdan mukaisesti, ja tekee päätöksen, jossa nämä määrät vahvistetaan.

Edellä e alakohdassa tarkoitettu päästöoikeuksina tonnikilometriä kohden ilmaistu vertailuluku on laskettava jakamalla d alakohdassa tarkoitettujen päästöoikeuksien määrä komissiolle 2 kohdan mukaisesti toimitetuissa hakemuksissa mainittujen tonnikilometritietojen summalla.

4. Kunkin hallinnoivan jäsenvaltion on laskettava ja julkaistava seuraavat tiedot kolmen kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona komissio tekee 3 kohdassa tarkoitettuna päätöksen:

- a) kullekin ilma-aluksen käyttäjälle, jonka hakemus on toimitettu komissiolle 2 kohdan mukaisesti, kyseisellä kaudella jaettavat päästöoikeudet, jotka on laskettu kertomalla hakemuksessa ilmoitetut tonnikilometritiedot 3 kohdan e alakohdassa tarkoitettulla vertailuluvulla; ja
- b) kullekin ilma-aluksen käyttäjälle kunakin vuonna jaettavat päästöoikeudet, jotka määritetään jakamalla käyttäjälle kyseisellä kaudella jaettujen a alakohdan mukaisesti laskettujen päästöoikeuksien kokonaismäärä siihen kauteen kuuluvien vuosien määrällä, jonka aikana ilma-aluksen käyttäjä harjoittaa liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa.

5. Hallinnoivan jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä kullekin ilma-aluksen käyttäjälle tälle kyseisenä vuonna tämän artiklan tai 3 f artiklan mukaisesti jaetut päästöoikeudet 28 päivään helmikuuta 2012 mennessä ja kunkin seuraavan vuoden 28 päivään helmikuuta mennessä.

3 f artikla

Erityisvaranto tiettyjä ilma-alusten käyttäjiä varten

1. Kunakin 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kautena 3 % jaettavien päästöoikeuksien kokonaismäärästä on siirrettävä erityisvarantoon sellaisia ilma-alusten käyttäjiä varten,

- a) jotka aloittavat liitteen I soveltamisalaan kuuluvan ilmailutoiminnan sen tarkkailuvuoden jälkeen, jota koskevat tonnikilometritiedot 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kaudelta on toimitettu 3 e artiklan 1 kohdan nojalla; tai
- b) joiden tonnikilometritiedoissa on tapahtunut keskimäärin yli 18 prosentin kasvu sen tarkkailuvuoden, jota koskevat tonnikilometritiedot 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kaudelta on toimitettu 3 e artiklan 1 kohdan nojalla, ja kyseisen kauden toisen kalenterivuoden välillä;

ja joiden a alakohdan mukainen toiminto tai b alakohdan mukainen lisätoiminta ei ole kokonaan tai osittain jatkoa toisen ilma-aluksen käyttäjän aikaisemmin suorittamalle ilmailualan toiminnolle.

2. Ilma-aluksen käyttäjä, joka täyttää 1 kohdan edellytykset, voi pyytää päästöoikeuksien maksutonta jakamista erityisvarannosta tekemällä sitä koskevan hakemuksen hallinnoivan jäsenvaltionsa toimivaltaiselle viranomaiselle. Hakemus on tehtävä sen 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kauden, jota se koskee, kolmannen vuoden kesäkuun 30 päivään mennessä.

3. Edellä olevan 2 kohdan mukaisessa hakemuksessa on:

- a) oltava liitteen IV ja V mukaisesti todennetut tonnikilometritiedot ilma-aluksen käyttäjän harjoittamasta, liitteessä I mainitusta ilmailutoiminnasta, joita se on harjoittanut sen 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kauden, jota hakemus koskee, toisen kalenterivuoden aikana;
- b) osoitettava, että 1 kohdan mukaiset edellytykset päästöoikeuksien saamiseksi täyttyvät;
- c) edellä olevan 1 kohdan b alakohdan soveltamisalaan kuuluvien ilma-aluksen käyttäjien osalta ilmoitettava
 - i) kyseisen ilma-aluksen käyttäjän tonnikilometriänsä kasvun prosenttimääräinen kasvu sen tarkkailuvuoden, jota koskevat tonnikilometritiedot 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kaudelta on toimitettu 3 e artiklan 1 kohdan nojalla, ja kyseisen kauden toisen kalenterivuoden välillä;
 - ii) kyseisen ilma-aluksen käyttäjän tonnikilometriänsä absoluuttinen kasvu sen tarkkailuvuoden, jota

koskevat tonnikilometritiedot 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kaudelta on toimitettu 3 e artiklan 1 kohdan nojalla, ja kyseisen kauden toisen kalenterivuoden välillä; ja

- iii) kyseisen ilma-aluksen käyttäjän tonnikilometriänsä absoluuttinen kasvu sen tarkkailuvuoden, jota koskevat tonnikilometritiedot 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kaudelta on toimitettu 3 e artiklan 1 kohdan nojalla, ja kyseisen kauden toisen kalenterivuoden välillä, jos kasvu ylittää 1 kohdan b alakohdassa säädetyn prosenttiosuuden.

4. Jäsenvaltioiden on viimeistään kuuden kuukauden kuluttua 2 kohdassa tarkoitettua hakemuksen tekemisen määräajasta toimitettava kyseisen kohdan nojalla vastaanottamansa hakemukset komissiolle.

5. Komissio päättää viimeistään 12 kuukauden kuluttua 2 kohdassa tarkoitettua hakemuksen tekemisen määräajasta vertailumenetelmästä, jonka mukaisesti maksuttomat päästöoikeudet jaetaan ilma-alusten käyttäjille, joiden hakemukset on toimitettu komissiolle 4 kohdan mukaisesti.

Jollei 6 kohdasta muuta johdu, vertailuluku lasketaan jakamalla erityisvarannossa olevien päästöoikeuksien määrä

- a) komissiolle 3 kohdan a alakohdan ja 4 kohdan mukaisesti toimitettuihin hakemuksiin sisältyvien tonnikilometritietojen kokonaismäärällä, jos kyseessä on 1 kohdan a alakohdan soveltamisalaan kuuluva ilma-aluksen käyttäjä; ja
- b) komissiolle 3 kohdan c alakohdan iii alakohdan ja 4 kohdan nojalla toimitettuihin hakemuksiin sisältyvällä, 1 kohdan b alakohdassa määritellyn prosenttiosuuden ylittävällä tonnikilometriänsä absoluuttisen kasvun kokonaismäärällä, jos kyseessä on 1 kohdan b alakohdan soveltamisalaan kuuluva ilma-aluksen käyttäjä.

6. Edellä 5 kohdassa tarkoitettu vertailuluku ei saa johtaa suurempien päästöoikeuksien jakamiseen vuosittain tonnikilometriä kohden kuin 3 e artiklan 4 kohdan nojalla ilma-alusten käyttäjille vuosittain jaetut päästöoikeudet tonnikilometriä kohden.

7. Kunkin hallinnoivan jäsenvaltion on laskettava ja julkaistava seuraavat tiedot kolmen kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona komissio tekee 5 kohdassa tarkoitettuna päätöksen:

- a) erityisvarannosta jaetut päästöoikeudet ilma-alusten käyttäjille, joiden hakemukset on toimitettu komissiolle 2 kohdan mukaisesti. Jaettavien oikeuksien määrä laskeaan kertomalla 5 kohdassa tarkoitettu vertailuluku
 - i) komissiolle 3 kohdan a alakohdan ja 4 kohdan nojalla toimitettuun hakemukseen sisältyvillä tonnikilometritiedoilla, jos kyseessä on 1 kohdan a alakohdan soveltamisalaan kuuluva ilma-aluksen käyttäjä;

ii) komissiolle 3 kohdan c alakohdan iii alakohdan ja 4 kohdan nojalla toimitettuun hakemukseen sisältyvällä, 1 kohdan b alakohdassa määritellyn prosenttiosuuden ylittävällä tonnakilometrien absoluuttisella kasvulla, jos kyseessä on 1 kohdan b alakohdan soveltamisalaan kuuluva ilma-aluksen käyttäjä; ja

b) kullekin ilma-aluksen käyttäjälle vuosittain jaettavat päästöoikeudet, jotka määritellään jakamalla a alakohdan nojalla jaetut päästöoikeudet niiden täysien kalenterivuosi-lukumäärällä, jotka ovat jäljellä 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettulla kaudella, jota oikeuksien jaka-minen koskee.

8. Jäsenvaltioiden on myytävä huutokaupalla erityis-varannosta jakamatta jääneet päästöoikeudet.

9. Komissio voi hyväksyä tämän artiklan nojalla yksityis-kohtaisia sääntöjä erityisvarannon toiminnasta, myös 1 kohdan mukaisten valintaperusteiden noudattamisen arvioinnista. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täyden-tämällä sitä, hyväksytään 23 artiklan 3 kohdassa tarkoi-tettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

3 g artikla

Tarkkailu- ja raportointisuunnitelmat

Hallinnoivien jäsenvaltioiden on varmistettava, että kukin ilma-aluksen käyttäjä toimittaa kyseisen valtion toimivaltai-selle viranomaiselle tarkkailusuunnitelman, jossa esitetään toimenpiteitä päästöjen ja 3 d artiklan mukaiseen hakemuk-seen tarvittavien tonnakilometritietojen tarkkailemiseksi ja niistä raportoimiseksi, ja että toimivaltainen viranomainen hyväksyy tällaiset suunnitelmat 14 artiklan nojalla annet-tujen ohjeiden mukaisesti.”

5) Lisätään otsikko ja artikla seuraavasti:

”III LUKU

Kiinteät laitokset

3 h artikla

Soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan muuhun liitteessä I mainittuun toimintaan kuin ilmailutoimintaan liittyvien kasvihuonekaasujen päästölupien ja päästöoikeuksien jaka-miseen ja myöntämiseen.”

6) Korvataan 6 artiklan 2 kohdan e alakohta seuraavasti:

”e) velvoite palauttaa kunakin kalenterivuonna aiheutuneita, 15 artiklan mukaisesti todennettuja laitoksen kokonais-päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia, jotka ovat muita kuin II luvun mukaisesti myönnettyjä päästö-oikeuksia, neljän kuukauden kuluessa kyseisen vuoden lopusta.”

7) Lisätään 11 artiklan jälkeen otsikko seuraavasti:

”IV LUKU

Ilmailuun ja kiinteisiin laitoksiin sovellettavat säännökset”

8) Lisätään 11 a artiklaan kohta seuraavasti:

”1 a. Jollei 3 kohdasta muuta johdu, jäsenvaltioiden on kunakin 3 c artiklassa tarkoitettuna kautena annettava kunkin ilma-aluksen käyttäjän käyttää hanketoiminnoista saatuja sertifioituja päästövähennyksiä ja päästövähennysy-siköitä. Edellä 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna kauden aikana ilma-alusten käyttäjät voivat käyttää sertifioituja päästövähennyksiä ja päästövähennysy-siköitä 15 prosenttiin saakka niistä päästöoikeuksista, jotka ilma-alusten käyttäjien on palautettava 12 artiklan 2 a kohdan mukaisesti.

Seuraavien kausien osalta prosenttiosuus päätetään hanke-toiminnoista saatujen sertifioitujen päästövähennysten ja päästövähennysy-siköiden käytön määrittämismenettelyn mukaisesti osana tämän direktiivin tarkistamista ja ottaen huomioon kansainvälisen ilmastomuutosta koskevan järjestelmän kehittäminen.

Komissio julkaisee kyseisen prosenttiosuuden vähintään kuusi kuukautta ennen kunkin 3 c artiklassa tarkoitettuna kauden alkua.”

9) Korvataan 11 b artiklan 2 kohdassa ilmaisu ”kuuluvien laitosten” ilmaisulla ”kuuluvan toiminnan”.

10) Muutetaan 12 artikla seuraavasti:

a) lisätään 2 kohdassa ilmaisen ”tunnustetaan” jälkeen ilmaisu ”ilma-aluksen käyttäjän 2 a kohdan mukaisten tai”;

b) lisätään kohta seuraavasti:

”2 a. Hallinnoivan jäsenvaltion on varmistettava, että kunkin vuoden huhtikuun 30 päivään mennessä kukin ilma-aluksen käyttäjä palauttaa liitteessä I mainitusta toiminnasta, jonka osalta se on ilma-aluksen käyttäjä, edellisenä kalenterivuonna aiheutuneita ja 15 artiklan mukaisesti todennettuja kokonaispäästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia. Jäsenvaltioiden on varmistet-tava, että tämän kohdan mukaisesti palautetut päästö-oikeudet mitätöidään sen jälkeen.”

c) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kunkin laitoksen toiminnanharjoittaja palauttaa joka vuosi 30 päivään huhtikuuta mennessä kyseisestä laitoksesta edellisenä kalenterivuonna aiheutuneita ja 15 artiklan mukaisesti todennettuja kokonaispäästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia, jotka ovat muita kuin II luvun mukaisesti myönnettyjä päästöoikeuksia, ja että nämä päästöoikeudet mitätöidään sen jälkeen.”

11) Korvataan 13 artiklan 3 kohdassa ilmaisu ”12 artiklan 3 kohdan” ilmaisulla ”12 artiklan 2 a tai 3 kohdan”.

12) Muutetaan 14 artikla seuraavasti:

a) 1 kohdan ensimmäisessä lauseessa:

i) lisätään ilmaisun ”raportointia varten” jälkeen ilmaisu ”ja 3 e tai 3 f artiklan mukaiseen hakemukseen tarvittavien tonnikipometritietojen raportointia varten”;

ii) poistetaan ilmaisu ”30 päivään syyskuuta 2003 mennessä”;

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kukin laitoksen toiminnanharjoittaja tai ilma-aluksen käyttäjä laatii näitä ohjeita noudattaen toimivaltaiselle viranomaiselle kunkin kalenterivuoden päätyttyä raportin kunakin kalenterivuonna laitoksesta tai 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen ilma-aluksesta, jonka käyttäjä kyseinen henkilö on, aiheutuneista päästöistä.”

13) Korvataan 15 artikla seuraavasti:

”15 artikla

Todentaminen

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toiminnanharjoittajien ja ilma-alusten käyttäjien 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti toimittamat päästöraportit todennetaan liitteessä V ja komission kaikissa tämän artiklan mukaisesti antamissa yksityiskohtaisissa säännöksissä esitettyjen perusteiden mukaisesti ja että tästä ilmoitetaan toimivaltaiselle viranomaiselle.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toiminnanharjoittaja tai ilma-aluksen käyttäjä, jonka raporttia ei ole kunkin vuoden maaliskuun 31 päivään mennessä todennettu edeltävän vuoden päästöjen osalta tyydyttäväksi liitteessä V ja kaikissa komission tämän artiklan mukaisesti antamissa yksityiskohtaisissa säännöksissä esitettyjen perusteiden mukaisesti, ei saa jatkaa päästöoikeuksien siirtämistä ennen kuin kyseisen toiminnanharjoittajan tai ilma-aluksen käyttäjän raportti on todennettu tyydyttäväksi.

Komissio voi antaa yksityiskohtaisia säännöksiä ilma-alusten käyttäjien 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti toimittamien raporttien todentamisesta ja 3 e ja 3 f artiklan mukaisista soveltamisohjeista 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.”

14) Muutetaan 16 artikla seuraavasti:

a) poistetaan 1 kohdassa ilmaisu ”viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2003”;

b) korvataan 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”2. Jäsenvaltioiden on varmistettava niiden toiminnanharjoittajien ja ilma-alusten käyttäjien nimien julkistaminen, jotka ovat rikkoneet tämän direktiivin vaatimuksia palauttaa riittävä määrä päästöoikeuksia.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jos jokin toiminnanharjoittaja tai ilma-aluksen käyttäjä ei kunkin vuoden 30 päivään huhtikuuta mennessä palauta toiminnanharjoittajan tai ilma-aluksen käyttäjän edeltävän vuoden päästöjä vastaavaa määrää päästöoikeuksia, tämä on velvollinen maksamaan liikapäästöistä sakkoa. Tämä liikapäästösakko on 100 euroa kutakin sellaista aiheutunutta hiilidioksidiekvivalenttonnia kohti, jonka osalta toiminnanharjoittaja tai ilma-aluksen käyttäjä ei ole palauttanut päästöoikeuksia. Liikapäästösakon maksaminen ei vapauta toiminnanharjoittajaa tai ilma-aluksen käyttäjää velvoitteesta palauttaa kyseisiä liikapäästöjä vastaava päästöoikeuksien määrä palauttaessaan päästöoikeuksia seuraavan kalenterivuoden osalta.”;

c) lisätään kohdat seuraavasti:

”5. Jos ilma-aluksen käyttäjä ei noudata tämän direktiivin vaatimuksia ja jos vaatimusten noudattamista ei ole pystytty varmistamaan muilla lainvalvontatoimenpiteillä, sitä hallinnoiva jäsenvaltio voi pyytää komissiota päättämään asianomaisen ilma-aluksen käyttäjän määräämisestä toimintakieltoon.

6. Hallinnoivan jäsenvaltion 5 kohdan nojalla esittämään pyyntöön on liitettävä seuraavat tiedot:

a) todisteet siitä, ettei ilma-aluksen käyttäjä ole täyttänyt tämän direktiivin mukaisia velvoitteitaan;

b) yksityiskohtaiset tiedot kyseisen jäsenvaltion toteuttamista valvontatoimista;

c) perustelut yhteisön laajuiseen toimintakieltoon määräämiselle; ja

d) suositus yhteisön laajuisen toimintakiellon soveltamisalaksi ja mahdollisesti sovellettaviksi ehdoiksi.

7. Vastaanotettuaan 5 kohdassa tarkoitettuja pyyntöjä komissio ilmoittaa asiasta muille jäsenvaltioille (23 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun komiteaan osallistuvien jäsenvaltioiden edustajien välityksellä komitean työjärjestyksen mukaisesti).

8. Ennen 5 kohdan mukaisesti esitettyä pyyntöä koskevan päätöksen tekemistä komissio kuulee tarvittaessa ja mahdollisuuksien mukaan viranomaisia, jotka vastaavat asianomaisen ilma-aluksen käyttäjän valvonnan. Komissio ja jäsenvaltiot järjestävät kuulemisen yhteisesti aina, kun se on mahdollista.

9. Harkitessaan 5 kohdan mukaisesti esitettyä pyyntöä koskevan päätöksen tekemistä komissio antaa asianomaiselle ilma-aluksen käyttäjälle tiedoksi päätöksen perustana olevat keskeiset tosiseikat ja näkökohdat. Asianomaiselle ilma-aluksen käyttäjälle annetaan mahdollisuus toimittaa komissiolle kirjallisia huomautuksia kymmenen työpäivän kuluessa tietojen antamisesta.

10. Komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen tehdä päätöksen asianomaisen ilma-aluksen käyttäjän määräämisestä toimintakieltoon.

11. Kunkin jäsenvaltion on pantava alueellaan täytäntöön 10 kohdan mukaiset päätökset. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle toimenpiteet, joita ne ovat toteuttaneet päätösten panemiseksi täytäntöön.

12. Tarvittaessa vahvistetaan tässä artiklassa tarkoitettuja menettelyjä koskevat yksityiskohtaiset säännöt. Kyseiset toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 23 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsitteävää sääntelymenettelyä noudattaen.”.

15) Lisätään artiklat seuraavasti:

”18 a artikla

Hallinnoiva jäsenvaltio

1. Ilma-aluksen käyttäjää hallinnoiva jäsenvaltio on:

a) siinä tapauksessa, että ilma-aluksen käyttäjällä on yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 (*) mukainen jäsenvaltion myöntämä voimassa oleva liikennelupa, se jäsenvaltio, joka on myöntänyt liikenneluvan kyseiselle ilma-aluksen käyttäjälle; ja

b) kaikissa muissa tapauksissa se jäsenvaltio, jonka alueella on aiheutunut suurin osa kyseisen ilma-aluksen käyttäjän suorittamien lentojen aiheuttamista arvioiduista päästöistä perusvuoden aikana.

2. Jos ilma-aluksen käyttäjää hallinnoivan jäsenvaltion alueella ei 3 c artiklassa tarkoitettuna ensimmäisten kahden vuoden aikana ole aiheutunut yhtään ilma-aluksen käyttäjän toiminnasta johtuvista, tämän artiklan 1 kohdan b alakohdan soveltamisalaan kuuluvista ilmailun päästöistä, kyseinen ilma-aluksen käyttäjä on siirrettävä seuraavaksi kaudeksi johonkin toiseen hallinnoivaan jäsenvaltioon. Uuden hallinnoivan jäsenvaltion on oltava se jäsenvaltio, jonka alueella on aiheutunut suurin osa kyseisen ilma-aluksen käyttäjän suorittamien lentojen aiheuttamista arvioiduista päästöistä edellisen kauden kahden ensimmäisen vuoden aikana.

3. Parhaan käytettävissä olevan tiedon perusteella komissio:

a) julkaisee ennen 1 päivää helmikuuta 2009 luettelon ilma-alusten käyttäjistä, jotka harjoittivat liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa 1 päivänä tammikuuta 2006 tai sen jälkeen, ja yksilöi kunkin ilma-aluksen käyttäjän osalta 1 kohdassa tarkoitettua hallinnoivan jäsenvaltion; ja

b) päivittää luettelon ennen kunkin seuraavan vuoden helmikuun 1 päivää lisäten siihen sellaiset ilma-alusten käyttäjät, jotka ovat ryhtyneet harjoittamaan liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa.

4. Edellä olevaa 1 kohtaa sovellettaessa ’perusvuodella’ tarkoitetaan toiminnan ensimmäistä kalenterivuotta sellaisen ilma-aluksen käyttäjän osalta, joka on aloittanut toiminnan yhteisön alueella 1 päivänä tammikuuta 2006 jälkeen ja kaikissa muissa tapauksissa 1 päivänä tammikuuta 2006 alkavaa kalenterivuotta.

18 b artikla

Eurocontrolilta saatava apu

Komissio voi pyytää Eurocontrolilta apua 3 b artiklan 4 kohdan ja 18 a artiklan velvoitteiden täyttämiseksi, ja se voi tässä tarkoituksessa tehdä asianmukaisia sopimuksia kyseisen järjestön kanssa.

(*) EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1.”

16) Muutetaan 19 artiklan 3 kohta seuraavasti:

a) Korvataan viimeinen virke seuraavasti:

”Asetuksessa on annettava säännöksiä myös päästövähennyksiköiden ja sertifioidujen päästövähennysten käytöstä ja yksilöinnistä yhteisön järjestelmässä sekä tällaisen käytön laajuuden seurannasta ja säännöksiä ilmailutoiminnan sisällyttämisestä yhteisön järjestelmään”;

b) Lisätään uusi kohta seuraavasti:

”Standardoidusta ja suojatusta rekisterijärjestelmästä annetulla asetuksella varmistetaan, että ilma-alusten käyttäjien palauttamat päästöoikeudet, sertifioidut päästövähennykset ja päästövähennyksiköt siirretään jäsenvaltioiden poistotileille Kioton pöytäkirjan ensimmäisen velvoitekauden osalta ainoastaan siltä osin kuin nämä päästöoikeudet, sertifioidut päästövähennykset ja päästövähennyksiköt vastaavat jäsenvaltioiden kyseistä kautta koskeissa kansallisissa inventaarioraporteissa mainittuihin kansallisiin kokonaismääriin sisältyviä päästöjä.”.

17) Korvataan 23 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.”.

18) Lisätään artikla seuraavasti:

”25 a artikla

Lentoliikenteen ilmastonmuutosvaikutuksen vähentämistä koskevat kolmansien maiden toimet

1. Jos kolmas maa hyväksyy toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on vähentää kyseisestä maasta lähtevien ja yhteisöön saapuvien lentojen ilmastovaikutuksia, komissio tarkastelee kyseistä kolmatta maata ja 23 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua komiteassa olevia jäsenvaltiota kuuluttuaan käytettävissä olevia vaihtoehtoja, jotta mahdollistettaisiin yhteisön järjestelmän ja kyseisen maan toimenpiteiden optimaalinen vuorovaikutus.

Komissio voi tarvittaessa hyväksyä muutoksia, joiden seurauksena kyseisestä maasta saapuvat lennot eivät kuulu liitteessä I mainittuun ilmailutoimintaan, tai säätää liitteessä I mainittuun ilmailutoimintaan tehtävistä muista muutoksista, joita edellytetään neljännessä alakohdassa tarkoitettua sopimuksessa. Näistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, päätetään 23 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittelevää sääntelymenettelyä noudattaen.

Komissio voi ehdottaa muita muutoksia tähän direktiiviin Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Komissio voi myös tarvittaessa tehdä perustamissopimuksen 300 artiklan 1 kohdan perusteella neuvostolle suosituksia neuvottelujen aloittamiseksi tarkoituksena tehdä sopimus asianomaisen kolmannen maan kanssa.

2. Yhteisö ja sen jäsenvaltiot pyrkivät edelleen yhteisymmärrykseen maailmanlaajuisista toimenpiteistä ilmailun aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Komissio harkitsee tällaisen yhteisymmärryksen perusteella, onko tätä direktiiviä tarpeen muuttaa siltä osin kuin se koskee ilma-alusten käyttäjiä.”

19) Muutetaan 28 artikla seuraavasti:

a) korvataan 3 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) joka 6 artiklan 2 kohdan e alakohdasta ja 12 artiklan 3 kohdasta poiketen on vastuussa ryhmittymään kuuluvien laitosten kokonaispäästöjä vastaavan muiden kuin II luvun mukaisesti myönnettujen päästöoikeuksien määrän palauttamisesta, ja”

b) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Poiketen 16 artiklan 2, 3 ja 4 kohdasta seuraamukset kohdistetaan toimitsijamieheen, jos veloitetta palauttaa riittävä määrä muita kuin II luvun mukaisesti myönnettyjä päästöoikeuksia ryhmittymään kuuluvien laitosten kokonaispäästöjen kattamiseksi ei täytetä.”

20) Lisätään 30 artiklaan kohta seuraavasti:

”4. Tarkkailusta ja tämän direktiivin soveltamisesta saadun kokemuksen perusteella komissio tarkastelee 1 päivään kesäkuuta 2015 mennessä tämän direktiivin toimivuutta liitteessä I mainitun ilmailutoiminnan osalta ja voi tehdä ehdotuksia tarpeen mukaan. Komissio ottaa huomioon erityisesti

- a) tämän direktiivin vaikutukset yhteisön järjestelmän yleiseen toimintaan;
- b) ilmailun päästöoikeuksien markkinoiden toiminnan, erityisesti mahdollisten markkinoiden häiriöiden osalta;
- c) yhteisön järjestelmän tehokkuuden ympäristön kannalta ja sen, missä määrin ilma-alusten käyttäjille 3 c artiklan nojalla jaettavien päästöoikeuksien kokonaismäärä olisi vähennettävä EU:n yleisten päästövähennystavoitteiden mukaisesti;
- d) yhteisön järjestelmän vaikutukset ilmailualaan;
- e) ilma-alusten käyttäjiä varten perustetun erityisvarannon ylläpidon, kun otetaan huomioon koko toimialan kasvuvauhdin todennäköinen lähentyminen;
- f) yhteisön järjestelmän vaikutuksen yhteisön saarien, ilman meriyhteyttä olevien alueiden ja syrjäisten alueiden rakenteelliseen riippuvuuteen ilmakuljetuksesta;
- g) sen, olisiko otettava käyttöön siirtomekanismi, jolla helpotettaisiin päästöoikeuksien kauppaa ilma-alusten käyttäjien ja laitosten toiminnanharjoittajien välillä siten, että samalla varmistetaan, että mikään liiketapahtuma ei johda päästöoikeuksien nettosiirtoon lentoliikenteen harjoittajilta laitosten toiminnanharjoittajille;
- h) liitteessä I suurimman sallitun lentoonlähdomassan ja ilma-aluksen käyttäjän vuosittain suorittamien lentojen lukumäärän osalta vahvistettujen poissulkevien rajoarvojen vaikutukset; ja
- i) vaikutukset, jotka aiheutuvat tiettyjen yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 (*) mukaisten julkisen palvelun veloitteiden nojalla suoritettavien lentojen vapauttamisesta yhteisön järjestelmästä.

Komissio toimittaa tämän jälkeen kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

(*) EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1791/2006 (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 1).”

21) Lisätään 30 artiklan jälkeen otsikko seuraavasti:

”V LUKU

”Loppusäännökset”

22) Muutetaan liitteet I, IV ja V tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ennen ... päivää ...kuuta ... (*). Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettuihin kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle. Komissio ilmoittaa tästä jäsenvaltioille.

3 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

...

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

...

(*) 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

LIITE

Muutetaan direktiivin 2003/87/EY liitteet I, IV ja V seuraavasti:

1) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) korvataan nimi seuraavasti:

”TOIMINTALUOKAT, JOIHIN TÄTÄ DIREKTIIVIÄ SOVELLETAAN”;

b) lisätään 2 kohtaan ennen taulukkoa alakohta seuraavasti:

”Vuonna 2012 toimintaan kuuluvat kaikki lennot, jotka saapuvat perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan jäsenvaltion alueella sijaitsevalle lentopaikalle tai lähtevät sieltä.”;

c) lisätään toimintoluokka seuraavasti:

”Ilmailu

Lennot, jotka saapuvat perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan jäsenvaltion alueella sijaitsevalle lentopaikalle tai lähtevät sieltä.

Tähän toimintaan eivät sisälly:

- a) muun kuin jäsenvaltion hallitsevaa monarkkia ja hänen perheenjäseniään, valtionpäämiehiä, hallituksen päämiehiä ja ministereitä virallisella vierailulla kuljettavat lennot, jos tämä on osoitettu asianmukaisesti lentosuunnitelmassa;
- b) sotilasilma-aluksilla suoritettavat sotilaslennot sekä tulli- ja poliisilennot;
- c) asianmukaisen toimivaltaisen viranomaisen valtuuttamat etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvät lennot, palonsammutuslennot, humanitaariset avustuslennot ja kiireelliset sairaankuljetuslennot;
- d) lennot, jotka suoritetaan Chicagon yleissopimuksen liitteessä 2 määriteltyjen näkölentösääntöjen mukaisesti;
- e) lennot, jotka päättyvät ilma-aluksen lähtölentopaikalle ja joiden aikana ei ole tehty välilaskua;
- f) yksinomaan lentolupakirjan saamista tai, kun kyseessä on ohjaamomiehistö, kelpuutuksen saamista varten suoritettavat koululennot, joiden lentosuunnitelmassa on asianmukainen merkintä tästä; lentoja ei saa käyttää matkustajien ja/tai rahdin kuljettamiseen eikä ilma-aluksen siirtoon;
- g) yksinomaan ilma-alusten, ilma-alusten laitteiden tai maalaiteiden tarkastamista, testaamista tai hyväksyntää varten suoritettavat lennot;
- h) lennot sellaisilla ilma-aluksilla, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 5 700 kg;
- i) lennot, jotka suoritetaan asetuksen (ETY) N:o 2408/92 mukaisesti asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden puitteissa perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdassa määritellyillä syrjäisimmillä alueilla olevilla reiteillä tai reiteillä, joilla tarjottu kapasiteetti on korkeintaan 30 000 paikkaa vuodessa; ja
- j) muut kuin EU:n jäsenvaltion hallitsevaa monarkkia ja hänen perheenjäseniään, valtionpäämiehiä, hallituksen päämiehiä ja ministereitä virallisella vierailulla kuljettavat lennot, jotka suorittaa kaupallisen lentoliikenteen harjoittaja, joka suorittaa kolmen peräkkäisen neljän kuukauden jakson aikana vähemmän kuin 243 lentoa kutakin jaksoa kohti mutta joka muutoin kuuluisi tämän toiminnan piiriin.

Hiilidioksidi”

2) Muutetaan liite IV seuraavasti:

a) lisätään liitteen nimen jälkeen otsikko seuraavasti:

”A OSA — KIINTEIDEN LAITOSTEN PÄÄSTÖJEN TARKKAILU JA RAPORTOINTI”;

b) lisätään osa seuraavasti:

”B OSA — ILMAILUTOIMINNAN PÄÄSTÖJEN TARKKAILU JA RAPORTOINTI

Hiilidioksidipäästöjen tarkkailu

Päästöjä on tarkkailtava laskentamenetelmällä. Päästöt on laskettava seuraavalla kaavalla:

Polttoaineen kulutus × päästökerroin

Polttoaineen kulutukseen on sisällytettävä apuvoimalaitteiden polttoaineen kulutus. Kunkin lennon todellisia polttoaineen kulustietoja on käytettävä aina kun se on mahdollista; kulutus on laskettava seuraavalla kaavalla:

Lentokoneen polttoainetankkeissa olevan polttoaineen määrä, kun kone on tankattu lentoa varten – lentokoneen polttoainetankkeissa olevan polttoaineen määrä, kun kone on tankattu seuraavaa lentoa varten + tätä seuraavaa lentoa varten tankattu polttoaineen määrä.

Jos polttoaineen todellisia kulustietoja ei ole saatavilla, on käytettävä standardoitua monivaiheista menetelmää polttoaineen kulutuksen arvioimiseksi parhaan käytettävissä olevan tiedon perusteella.

Laskelmissa on käytettävä IPCC:n vuoden 2006 inventaario-ohjeista tai näiden ohjeiden päivityksistä saatuja oletuspäästökertoimia, elleivät hyväksytyt analyttisiä menetelmiä käyttävien riippumattomien ja akkreditoitujen laboratorien määrittämät toimintokohtaiset päästökertoimet ole tarkempia. Biomassan päästökerroin on nolla.

Kunkin lennon ja polttoaineen osalta on laadittava erilliset laskelmat.

Päästöraportin laatiminen

Kunkin ilma-aluksen käyttäjän on sisällytettävä seuraavat tiedot 14 artiklan 3 kohdan mukaiseen raporttiinsa:

A Ilma-aluksen käyttäjän tunnistetiedot, muun muassa

- ilma-aluksen käyttäjän nimi;
- hallinnoiva jäsenvaltio;
- käyttäjän osoite, postinumero ja maakoodi sekä yhteystiedot hallinnoivassa jäsenvaltiossa, jos osoite on muu kuin käyttäjän osoite;
- ilma-alusten rekisteritunnukset ja ne ilma-alustyyppit, joita käytetään raportin soveltamisalaan kuuluvalla kaudella sellaisten liitteessä I mainitun ilmailutoiminnan harjoittamiseen, jonka osalta sen katsotaan olevan ilma-aluksen käyttäjä;
- lentotoimintaluvan ja liikenneluvan numero ja luvat antaneen viranomaisen nimi; luvilla tarkoitetaan lentotoimintalupaa ja liikennelupaa, joiden nojalla käyttäjä harjoittaa liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa, jonka osalta sen katsotaan olevan ilma-aluksen käyttäjä;
- yhteyshenkilön osoite, puhelinnumero, faksinumero ja sähköpostiosoite;
- ilma-aluksen omistajan nimi.

B. Kunkin polttoainetyypin osalta, jonka päästöt lasketaan:

- polttoaineenkulutus;
- päästökerroin;
- kokonaispäästöt sellaisten lentojen osalta, jotka on suoritettu raportin soveltamisalaan kuuluvana kautena ja jotka ovat liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa, jonka osalta käyttäjän katsotaan olevan ilma-aluksen käyttäjä;
- kokonaispäästöt, jotka ovat aiheutuneet
 - lennoista, jotka on suoritettu raportin soveltamisalaan kuuluvana kautena ja jotka ovat liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa, jonka osalta käyttäjän katsotaan olevan ilma-aluksen käyttäjä, ja jotka lähtevät jäsenvaltion alueella olevalta lentopaikalta ja saapuvat saman jäsenvaltion alueella olevalle lentopaikalle;
 - muista lennoista, jotka on suoritettu raportin soveltamisalaan kuuluvana kautena ja jotka ovat liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa, jonka osalta käyttäjän katsotaan olevan ilma-aluksen käyttäjä;

- kokonaispäästöt sellaisten lentojen osalta, jotka on suoritettu raportin soveltamisalaan kuuluvana kautena ja jotka ovat liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa, jonka osalta käyttäjän katsotaan olevan ilma-aluksen käyttäjä, ja jotka
 - lähtevät EU:n jäsenvaltiosta; ja
 - saapuvat EU:n jäsenvaltioon kolmannesta maasta;
- epävarmuus.

Tonnikilometritietojen tarkkailu 3 e artiklan ja 3 f artiklan soveltamista varten

Tämän direktiivin 3 e artiklan 1 kohdan tai 3 f artiklan 2 kohdan mukaista päästöoikeuksien jakamista koskevaa hakemusta varten ilmailutoimintaa koskevat tonnikilometritiedot on laskettava seuraavan kaavan mukaisesti:

tonnikilometrit = matka × hyötykuorma

jossa

'matkalla' tarkoitetaan lähtölentopaikan ja saapumislentopaikan välistä isoympyräreittiä, johon on lisätty kiinteä tekijä 95 km; ja

'hyötykuormalla' kuljetetun rahdin, postin ja matkustajien kokonaismassaa.

Hyötykuormaa laskettaessa

- matkustajien määrä on ilma-aluksessa olevien henkilöiden määrä lukuun ottamatta miehistöä;
- ilma-aluksen käyttäjä voi soveltaa kyseisiä lentoja koskevissa massa- ja massakeskiöasiakirjoissaan ilmoitettujen matkustajien ja kirjatun matkatavaran osalta joko todellisia tai standardimassatietoja, tai yhtä matkustajaa ja tämän kirjattua matkatavaraa koskevaa oletusarvoa 110 kg.

Tonnikilometritietojen raportointi 3 e artiklan ja 3 f artiklan soveltamista varten

Kunkin ilma-aluksen käyttäjän on sisällytettävä 3 e artiklan 1 kohdan tai 3 f artiklan 2 kohdan mukaiseen hakemukseensa seuraavat tiedot:

A Ilma-aluksen käyttäjän tunnistetiedot, muun muassa

- ilma-aluksen käyttäjän nimi;
- hallinnoiva jäsenvaltio;
- käyttäjän osoite, postinumero ja maakoodi sekä yhteystiedot hallinnoivassa jäsenvaltiossa, jos osoite on muu kuin käyttäjän osoite;
- ilma-alusten rekisteritunnukset ja ilma-alustyyppit, joita käytetään hakemusta koskevana vuotena liitteessä I mainitun ilmailutoiminnan harjoittamiseen, jonka osalta käyttäjän katsotaan olevan ilma-aluksen käyttäjä;
- lentotoimintaluvan ja liikenneluvan numero ja luvat antaneen viranomaisen nimi; luvilla tarkoitetaan lentotoimintalupaa ja liikennelupaa, joiden nojalla käyttäjä harjoittaa liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa, jonka osalta sen katsotaan olevan ilma-aluksen käyttäjä;
- yhteyshenkilön osoite, puhelinnumero, faksinumero ja sähköpostiosoite; ja
- ilma-aluksen omistajan nimi.

B. Tonnikilometritiedot:

- lentojen määrä lentokenttäpareittain;
- matkustajakilometrien määrä lentokenttäpareittain;
- tonnikilometrimäärä lentokenttäpareittain;
- matkustajien ja kirjatun matkatavaran massan laskemiseen käytettävä menetelmä;
- kaikkien sellaisten lentojen tonnikilometrimäärä, jotka on suoritettu raportin soveltamisalaan kuuluvana vuotena ja jotka ovat liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa, jonka osalta käyttäjän katsotaan olevan ilma-aluksen käyttäjä."

3) Muutetaan liite V seuraavasti:

a) lisätään liitteen nimen jälkeen otsikko seuraavasti:

"A OSA — KIINTEIDEN LAITOSTEN PÄÄSTÖJEN TODENTAMINEN;"

b) lisätään B osa seuraavasti:

"B OSA — ILMAILUTOIMINNAN PÄÄSTÖJEN TODENTAMINEN"

13. Tässä liitteessä vahvistettuja yleisiä periaatteita ja menetelmää on sovellettava liitteessä I mainittuun ilmailutoimintaan kuuluvien lentojen päästöjä koskevien raporttien todentamiseen.

Tätä varten:

- a) edellä 3 kohdassa oleva viittaus toiminnanharjoittajaan on ymmärrettävä viittaukseksi ilma-aluksen käyttäjään ja 3 kohdan c alakohdassa oleva viittaus laitokseen on ymmärrettävä viittaukseksi ilma-alukseen, jolla suoritetaan raportin soveltamisalaan kuuluvaa ilmailutoimintaa;
- b) edellä 5 kohdassa oleva viittaus laitokseen on ymmärrettävä viittaukseksi ilma-aluksen käyttäjään;
- c) edellä 6 kohdassa oleva viittaus laitoksessa harjoitettavaan toimintaan on ymmärrettävä viittaukseksi ilma-aluksen käyttäjän harjoittamaan raportin soveltamisalaan kuuluvaa ilmailutoimintaa;
- d) edellä 7 kohdassa oleva viittaus laitoksen sijaintipaikkaan on ymmärrettävä viittaukseksi niihin paikkoihin, joissa ilma-aluksen käyttäjä harjoittaa raportin soveltamisalaan kuuluvaa ilmailutoimintaa;
- e) edellä 8 ja 9 kohdassa olevat viittaukset laitoksen päästölähteisiin on ymmärrettävä viittauksiksi ilma-alukseen, josta ilma-aluksen käyttäjä on vastuussa; ja
- f) edellä 10 ja 12 kohdassa olevat viittaukset toiminnanharjoittajaan on ymmärrettävä viittauksiksi ilma-aluksen käyttäjään.

Ilmailualan päästöraporttien todentamista koskevat muut säännökset

14. Todentajan on erityisesti varmistettava, että:

- a) kaikki liitteessä I mainittuun ilmailutoimintaan kuuluvat lennot on otettu huomioon. Tässä työssä todentajan on käytettävä ilma-aluksen käyttäjän liikennöintiä koskevia aikataulu- ja muita tietoja, kyseisen ilma-aluksen käyttäjän Eurocontrolilta pyytämät tiedot mukaan luettuina;
- b) ilmailutoiminnassa käytettävän ilma-aluksen yhteenlasketut polttoaineen kulutusta koskevat tiedot ja ostettua tai muulla tavoin hankittua polttoainetta koskevat tiedot ovat johdonmukaisia.

Direktiivin 3 e artiklan ja 3 f artiklan soveltamiseksi toimitettujen tonnikipometritietojen todentamista koskevat muut säännökset

- 15) Tässä liitteessä säädettyjä 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen päästöraporttien todentamista koskevia yleisiä periaatteita ja menetelmiä sovelletaan soveltuvin osin myös ilmailun tonnikipometritietojen todentamiseen.
- 16) Todentajan on erityisesti varmistettava, että ainoastaan sellaiset lennot, jotka on tosiasiallisesti suoritettu ja jotka kuuluvat liitteessä I mainittuun ilmailutoimintaan, josta ilma-aluksen käyttäjä on vastuussa, on otettu huomioon 3 e artiklan 1 kohdan ja 3 f a artiklan 2 kohdan mukaisessa ilma-aluksen käyttäjän hakemuksessa. Tässä työssä todentajan on käytettävä ilma-aluksen käyttäjän liikennetietoja, kyseisen ilma-aluksen käyttäjän Eurocontrolilta pyytämät tiedot mukaan luettuina. Todentajan on myös varmistettava, että ilma-aluksen käyttäjän raportoima hyötykuorma vastaa niitä hyötykuormatietoja, jotka ilma-aluksen käyttäjä tallentaa turvallisuustarkoituksia varten.

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio hyväksyi joulukuussa 2006 ehdotuksensa ⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta ilmailualan toimintojen sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään. Ehdotus toimitettiin neuvostolle 22.12.2006.

Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssä 13.11.2007.

Talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 30.5.2007 ⁽²⁾.

Alueiden komitea antoi lausuntonsa 10.10.2007 ⁽³⁾.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 18.4.2008.

II TAVOITE

Ehdotetun direktiivin pääasiallisena tavoitteena on vähentää ilmailun aiheuttamaa ilmastonmuutosvaikutusta, ottaen huomioon ilmailualan päästöjen lisääntymisen, sisällyttämällä ilmailualan toiminnot yhteisön yleiseen päästökauppajärjestelmään (ETS).

Ehdotus on laadittu direktiivin 2003/87/EY (ETS-direktiivi) muutoksen muotoon.

III YHTEISEN KANNAN ERITTELY

Yleistä

Yhteinen kanta sisältää useita Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn tarkistuksista joko sellaisinaan, osittain tai periaatteellisesti. Kyseiset tarkistukset parantavat tai selkeyttävät ehdotetun direktiivin muotoilua. Muut tarkistukset eivät kuitenkaan sisälly yhteiseen kansaan, koska neuvosto katsoi, että ne ovat joko tarpeettomia ja/tai niitä ei kyetä noudattamaan, koska tämänhetkiset tieteelliset tiedot eivät tue niitä tarpeeksi ja niiden täytäntöönpano aiheuttaa lisääntyneitä ja suhteettomia hallinnollisia kuluja.

Yhteisessä kannassa on myös useita muita muutoksia kuin ne, jotka sisältyvät Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausuntoon, sillä useissa tapauksissa komission alkuperäisen ehdotuksen säännöksiä on täydennetty uusilla osilla tai ne on kokonaan muotoiltu uudelleen ja joitakin kokonaan uusia säännöksiä on lisätty.

Useilla sanamuotoon tehdyillä muutoksilla pyritään lisäksi ainoastaan selkeyttämään tekstiä tai varmistamaan direktiivin yleinen johdonmukaisuus.

Yksittäisiä näkökohtia

(1) *Järjestelmän alkamispäivä ja soveltamisala*

Neuvosto oli yhtä mieltä Euroopan parlamentin kanssa ja torjui komission ehdottaman kaksivaiheisen lähestymistavan ja kannatti **yhtä ainoaa alkamisajankohtaa kaikille** järjestelmään sisällytettävälle **lennoille**. Tämä katsottiin tarpeelliseksi järjestelmän tehostetun ympäristövaikutuksen varmistamiseksi samalla minimoiden kilpailun vääristymisen. Komissio ja Euroopan parlamentti ehdottivat kumpikin alkamisvuodeksi vuotta 2011, mutta neuvosto päätti, että järjestelmän lykkääminen yhdellä vuodella eli vuoteen **2012** olisi järkevää lainsäädännön antamiseen liittyvien menettelyvaiheiden ja järjestelmän monimutkaisuuden kannalta sekä siksi, että on huolehdittava useista täytäntöönpanotoimenpiteistä.

⁽¹⁾ Asiak. 5154/07 — KOM(2006) 818 lopullinen.

⁽²⁾ EUVL C 206, 27.7.2007, s. 47.

⁽³⁾ EUVL C 305, 15.12.2007, s. 15.

(2) Päästöoikeuksien jakaminen

Neuvosto paljolti kuten Euroopan parlamentti katsoo kysymyksen päästöoikeuksien jakamisesta olevan keskeisen tärkeä järjestelmän toimivuuden kannalta. Neuvosto teki tämän huomioon ottaen komission ehdotukseen useita muutoksia, jotka lähentäisivät ehdotuksen sisältöä moniin Euroopan parlamentin tekemien tarkistusten henkeen, vaikka neuvosto ei sisällyttänyt niitä kirjaimellisesti yhteisen kannan tekstiin.

Niinpä vaikka neuvosto säilyttikin komission ehdotuksessa olevan, historiallisia päästöjä koskevan 10 prosentin **katon**, se viittasi kuitenkin mahdollisiin tuleviin vähennyksiin osana vuoteen 2015 mennessä toteutettavaa direktiivin toimivuuden tarkastelua ilmailualan toimintojen osalta (30 artiklan 4 kohta).

Neuvosto kannatti komission valintaa **jakamismenetelmäksi**, joka toimisi osaksi päästöoikeuksien jakamisella maksutta yksinkertaisen vertailun perusteella ja osittain huutokaupalla.

Neuvosto on kuitenkin hieman **tarkistanut vertailua** sisällyttämällä muutoksia hyötykuormaan (jonka se lisäsi 110 kiloon matkustajaa ja hänen kirjattua matkatavaraansa kohden) ja matkaan (isoympyräetäisyyteen lisätty 95 kilometriä), joita käytetään kunkin ilma-aluksen käyttäjäyrityksen ilmailualan toimintojen (tonnikilometri) laskemiseksi.

Huutokaupantasojen osalta neuvosto hylkäsi komission ehdotuksen siitä, että käytetään prosentuaalista osuutta, joka vastaa jäsenvaltioiden ehdottamaa keskimääräistä prosentuaalista osuutta ja johon sisältyisi niiden kansallisissa jakosuunnitelmissa oleva huutokaupattava osuus, ja kannatti sen sijaan **kiinteää 10 prosentin prosentuaalista osuutta**. Neuvosto sisällytti lisäksi nimenomaisen mahdollisuuden lisätä prosentuaalista osuutta osana yleistä ETS-direktiivin tarkistusta. Vaikka yhteiseen kantaan ei sisällytetty Euroopan parlamentin tarkistusta 74, yhteinen kanta on siis itse asiassa tarkistuksen yleisen hengen mukainen, sillä siinä todetaan olevan suotavaa edellyttää (asteittaista) huutokaupan tason lisäämistä. Neuvosto piti parempana aluksi alemmaa huutokaupan prosentuaalista osuutta yhdistettynä mahdollisuuteen lisätä sitä tulevaisuudessa pitäen sitä varovaisempana lähestymistapana, jolla varmistettaisiin toisaalta, että ilmailu-alaa ei kohdeltaisi merkittävästi eri tavoin kuin muita päästökauppajärjestelmään kuuluvia aloja, ja jolla varmistettaisiin toisaalta parempi sopeutuminen yhteisen järjestelmän yleiseen toimintaan.

Huutokaupasta saatujen tulojen käytön osalta neuvostolla on hieman erilainen kanta komission ja Euroopan parlamentin kantaan nähden. 3 d artiklan 4 kohdan nykyisen sanamuodon mukaisesti jäsenvaltioiden on määrä päättää mainittujen tulojen käytöstä. 3 d artiklan 4 kohdassa edellytetään kuitenkin, että nämä tulot olisi käytettävä ilmastonmuutoksen torjuntaan sekä EU:ssa että kolmansissa maissa sekä järjestelmän hallinnollisten kulujen kattamiseen. Tällä muutoksella pyritään varmistamaan, että kunnioitetaan joidenkin jäsenvaltioiden oikeusjärjestyksessä olevia perustuslaillisia ja/tai budjettiin liittyviä peruseriaatteita.

Yksi neuvoston komission ehdotukseen mukaan ottamista tärkeimmistä uusista osatekijöistä liittyy **uusien ilma-alusten käyttäjäyrityksille tai nopeasti kasvaville ilma-alusten käyttäjäyrityksille** (eli liikennöitsijöille, jotka voivat osoittaa kasvun olleen 18 prosenttia vuosittain päästöoikeuksien jakamiseen käytettyä perusvuotta seuraavina vuosina) **tarkoitettua erityisvaraston** luomiseen. 3 f artiklan mukaan määrätty prosenttiosuus (3 prosenttia) päästöoikeuksista varattaisiin jaettavaksi kelpoisuusvaatimukset täyttävälle ilma-alusten käyttäjäyrityksille alkuperäisessä jaossa käytetyn järjestelmän kaltaisen vertailujärjestelmän perusteella. Tällaisen säännöksen mukaanotto varmistaisi sen, etteivät uudet ilma-alusten käyttäjäyritykset tai ilma-alusten käyttäjäyritykset jäsenvaltioissa, joissa on alun perin hyvin alhaiset (mutta tällä hetkellä kasvavat) liikkujamäärät, joutuisi kärsimään järjestelmästä. Mahdollisten markkinoiden vääristymien ehkäisemiseksi neuvosto teki päästöoikeuksien jaon erityisvarastosta kertaluonteiseksi yhdistäen siihen säännöksen, jonka mukaan tuloksena oleva kelpoisuusvaatimukset täyttävien ilma-alusten käyttäjäyritysten vuotuinen päästöoikeus tonnikilometriä kohti ei saa olla suurempi kuin ilma-alusten käyttäjäyritysten varsinaisen jaon nojalla saama vuotuinen päästöoikeus tonnikilometriä kohti (3 f artiklan 6 kohta). Näin ollen neuvoston ratkaisu on itse asiassa samansuuntainen kuin Euroopan parlamentin tarkistukset 22, 28 ja 33. Joka tapauksessa yhteisessä kannassa esitetyn mukaisesti toimiva erityisvarasto merkitsisi alhaisempia hallintokustannuksia, eikä se johtaisi merkittäviin vääristymiin markkinoilla.

(3) Vapautukset

Neuvosto **tarkensi** vielä useita järjestelmää koskevia vapautuksia ottaen huomioon Euroopan parlamentin vastaavat tarkistukset (eli tarkistukset 51, 52, 53, 70 ja 79). Niinpä se päätti, että EU:n valtionpäämiesten lentoja ei jätetä järjestelmän ulkopuolelle mutta että siihen sisällytetään vapautuksia etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvien lentojen, palonsammutuslentojen, humanitaaristen avustuslentojen ja kiireellisten sairaankuljetuslentojen osalta. Tämän lisäksi yksinomaan ilma-alusten tai niissä olevien tai maalaiteiden tarkastamiseksi, testaamiseksi tai niitä koskevien todistusten antamiseksi suoritetut lennot jätetään myös järjestelmän ulkopuolelle.

Yhteisessä kannassa otettiin käyttöön uusi järjestelmää koskeva vapautus, nimittäin ”**de minimis**”-**lauseke**, joka merkitsee sellaisten kaupallisen lentoliikenteen harjoittajan suorittamien lentojen jättämistä järjestelmän ulkopuolella, joka suorittaa kolmen peräkkäisen neljän kuukauden jakson aikana vähemmän kuin 243 lentoa kunakin jaksona. Neuvosto on kytkenyt tämän vapautuksen ”kaupallista lentoliikenteen harjoittajaa” koskevaan vastaavaan määritelmään ja johdanto-osan kappaleeseen pyrkien varmistamaan sen, ettei hyvin vähäistä toimintaa harjoittaville, joihin kuuluvat monet kehitysmaiden lentoliikenteen harjoittajat, tulisi kohtuuttomia hallintokustannuksia. Näin kehitysmaille lähetetään voimakas poliittinen signaali ja samalla vähennetään järjestelmän hallinnointiin liittyvää hallinnon raskautta ja yleisiä hallinnollisia rasitteita. Mahdolliset haitalliset vaikutukset markkinoihin otettiin huomioon valitsemalla pois-sulkemista varten neutraali, ”puhtaasti” toimintaan perustuva peruste.

Paljolti Euroopan parlamentin tavoin neuvosto otti myös huomioon **syrajäisimpien alueiden erityistarpeet ja julkisen palvelun velvoitteiden puitteissa suoritettujen lentojen erityisaseman**. Yhteisessä kannassa järjestelmän ulkopuolelle jätetään lennot, jotka suoritetaan julkisen palvelun velvoitteiden puitteissa syrjäisimmillä alueilla olevilla reiteillä tai reiteillä, joilla tarjottu kapasiteetti on korkeintaan 30 000 paikkaa vuodessa, ja edellytetään myös vastaavaa johdanto-osan kappaletta. Näin siinä mennään tässä suhteessa Euroopan parlamentin tarkistusta 78 pidemmälle.

(4) Muut asiat

Mukaan otetaan uusi artikla (3 g artikla), jossa jäsenvaltioille määrätään lisävelvoite varmistaa, että ilma-aluksen käyttäjäyritykset toimittavat toimivaltaiselle viranomaiselle, jota asia koskee, tarkkailu- ja raportointisuunnitelmat, joissa esitellään toimenpiteet päästöjen ja tonnikilometritietojen tarkkailemiseksi ja raportoimiseksi myönnettävien päästöoikeuksien hakemista varten.

Päästökauppajärjestelmää koskevan direktiivin **täytäntöönpano** artiklaan (16 artikla) lisättiin useita uusia kohtia, joissa säädetään, että hallinnoiva jäsenvaltio voi pyytää komissiota määräämään ilma-aluksen käyttäjäyrityksen, joka ei noudata direktiivin vaatimuksia, toimintakieltoon koko yhteisössä. Vaikka toimintakieltoon määräämistä pidetäänkin äärimmäisenä täytäntöönpanokeinona, sen sisällyttäminen katsottiin tarpeelliseksi, jotta taattaisiin se, että ilma-alusten käyttäjäyritykset noudattavat täysin järjestelmää, mikä on neuvostolle erittäin tärkeä asia.

Tämän lisäksi neuvosto on muuttanut komission ehdotusta, kun on kyse **päästöoikeuksien muuntamisesta ja niiden käyttämisestä tämän jälkeen kansainvälisiin sitoumuksiin**, päätyen ”puoliavoimen” järjestelmän kannalle ja poistaen komission ehdotuksesta säännöksen, joka olisi antanut ilma-alusten käyttäjäyrityksille mahdollisuuden muuntaa päästöoikeutensa päästöoikeuksiksi, joita muut yritykset voivat käyttää. Sen tosiseikan tunnustamiseksi, että kotimainen (muttei kansainvälinen) ilmavaihto on osa jäsenvaltion Kioton pöytäkirjan mukaista ensimmäistä velvoitekautta koskevia sitoumuksia, päästökauppajärjestelmää koskevan direktiivin nykyiseen 19 artiklaan lisättiin uusi kohta, jossa edellytetään, että (standardoidusta ja suojatusta) rekisterijärjestelmästä annetulla asetuksella on varmistettava, että sertifioidut päästövähennykset ja päästövähennysyksiköt siirretään jäsenvaltioiden poistotileille Kioton pöytäkirjan ensimmäisen velvoitekauden osalta vai, jos ne vastaavat jäsenvaltioiden kyseistä kautta koskevissa kansallisissa inventaarioraporteissa mainittuihin kansallisiin kokonaismääriin sisältyviä päästöjä.

Neuvosto muutti myös merkittävästi 25 a artiklaa, jossa pyritään nyt selkeyttämään komission käytettävissä olevat erilaiset institutionaaliset menettelyt direktiivin mukauttamiseksi, säätämiseksi tai muuttamiseksi **kolmansien maiden** kanssa käytyjen neuvottelujen tai tehtyjen uusien sopimusten seurauksena. Korostettiin, että ilmailualan toiminnoista aiheutuvien päästöjen vähentämiskysymykseen on tärkeitä etsiä maailmanlaajuisia ratkaisua ja on tarpeen etsiä optimaalista vuorovaikutusta yhteisön järjestelmän ja kolmansien maiden vastaavien järjestelmien kanssa. Vaikkei neuvosto tämän osalta päättänytään sisällyttää sanasta sanaan vastaavaa Euroopan parlamentin tarkistusta (tarkistus 49) yhteiseen kantaan, tämä noudattaa hengeltään hyvin pitkälti kyseisen tarkistuksen tarkoitusta.

Lopuksi on syytä mainita, että päästökauppajärjestelmää koskevan direktiivin nykyiseen **tarkistuslauselkeeseen** (30 artikla) lisättiin useita kohtia, joita voidaan käyttää "tarkistusluettelona", kun tarkistetaan direktiivin toimintaa suhteessa ilmailualan toimintoihin ja ratkaistaan ongelmia, joita saattaa syntyä siitä, että nämä toiminnot otetaan mukaan yleiseen päästökauppajärjestelmään.

IV YHTEENVETO

Neuvosto uskoo, että yhteinen kanta edustaa tasapainoista toimenpidetähtäkonaisuutta, jolla edistettäisiin ilmailualan päästöjen vähentämistä EU:n politiikkojen ja tavoitteiden kanssa johdonmukaisella tavalla, joka ilmenee myös YK:n ilmastopöimöksessä, samalla kun varmistettaisiin, että järjestelmää sovelletaan kaikkiin ilma-alusten käyttäjärytyksiin niiden kansallisuudesta riippumatta, ja että sen takia ilmailualan sisällyttämisen yhteisön päästökauppajärjestelmään ei pitäisi johtaa kilpailun vääristymiin.

Neuvosto odottaa rakentavia keskusteluja Euroopan parlamentin kanssa, jotta direktiivi voitaisiin antaa lähiaikoina.
