

DIREKTIIVIT

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2008/101/EY,

annettu 19 päivänä marraskuuta 2008,

direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta ilmailutoiminnan sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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:

(2) Ilmastomuutosta 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 ilmastomuutospaneelin (IPCC) neljännessä arviointiraportissa ilmoittamat viimeisimmät tieteelliset tutkimustulokset osoittavat vielä selvemmin, että ilmastomuutoksen kielteiset vaikutukset aiheuttavat lisääntyvässä määrin vakavaa vaaraa ekosysteemeille, elintarviketuotannolle, kestävä kehityksen toteutumiselle ja vuosituhannen kehitystavoitteiden saavuttamiselle sekä ihmisten terveydelle ja turvallisuudelle. Jotta 2 °C:n tavoite säilyisi realistisena, kasvihuonekaasupitoisuudet ilmakehässä olisi vakiinnutettava noin 450 ppmv hiilidioksidiekvivalentin 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.

(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.

(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.

⁽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 (EUVL C 122 E, 20.5.2008, s. 19), ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 8. heinäkuuta 2008 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Neuvoston päätös, tehty 24. lokakuuta 2008.

⁽⁴⁾ EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁽⁵⁾ EYVL L 33, 7.2.1994, s. 11.

- (5) Eurooppa-neuvosto korosti, että EU on sitoutunut maailmanlaajuiseen ja kattavaan sopimukseen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi vuoden 2012 jälkeisenä aikana sekä tekemään vaikuttavia, tehokkaita ja tasapuolisia ratkaisuja ilmastomuutoksen 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 Baliissa 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.
- (6) Euroopan parlamentti hyväksyi 14 päivänä helmikuuta 2007 ilmastomuutosta koskevan päätöslauselman⁽¹⁾, jossa se viittasi tavoitteeseen, jonka mukaan maapallon keskilämpötila ei saa nousta yli kahta astetta esiteollisen ajan tasosta, ja jossa se kehotti EU:ta säilyttämään johtavan roolinsa neuvotteluissa, joiden tarkoituksena on ilmastomuutoksen torjumisen kansainvälisten puitteiden laatiminen vuoden 2012 jälkeiselle ajalle, ja esittämään edelleen kunnianhimoisia tavoitteita kansainvälisten kumppaneiden kanssa käymissään keskusteluissa, ja se korosti, että kaikkien teollisuusmaiden päästöjen kokonaismäärää on vähennettävä vuoteen 2020 mennessä 30 prosentilla vuoden 1990 päästömääriin verrattuna, jotta päästöjä pystyttäisiin vähentämään 60–80 prosentilla vuoteen 2050 mennessä.
- (7) Puitesopimus edellyttää, että kaikki sopimuspuolet laativat ja panevat täytäntöön kansallisia ja tarvittaessa alueellisia ohjelmia, jotka sisältävät ilmastomuutosta lieventäviä toimia.
- (8) Puitesopimuksen Kioton pöytäkirjassa, joka Euroopan yhteisön puolesta hyväksyttiin neuvoston päätöksellä 2002/358/EY⁽²⁾, edellytetään, että teollisuusmaat pyrkivät Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) toiminnan kautta rajoittamaan tai vähentämään sellaisia ilmailusta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä, jotka eivät kuulu Montrealin pöytäkirjan soveltamisalaan.
- (9) 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 ilmastomuutosvaikutuksia. 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 mieliin, 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.
- (10) Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksellä N:o 1600/2002/EY⁽³⁾ vahvistetussa kuudennessa ympäristöä koskevassa yhteisön toimintaohjelmassa edellytettiin, että komissio määritteli ja toteuttaisi erityisiä toimia lentoliikenteestä aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi, mikäli tällaisista toimenpiteistä ei sovitaisi 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.
- (11) Huomattavien päästövähennysten aikaansaamiseksi olisi toteutettava politiikkoja ja toimenpiteitä jäsenvaltioiden ja yhteisön tasolla kaikilla yhteisön talouden aloilla. Jos ilmailualan ilmastovaikutusten kasvu jatkuu nykyistä tahdilla, se mitätöi merkittäväällä tavalla muilla aloilla ilmastomuutoksen torjumiseksi tehtyjä vähennyksiä.

⁽¹⁾ EUVL C 287 E, 29.11.2007, s. 344.

⁽²⁾ EYVL L 130, 15.5.2002, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 242, 10.9.2002, s. 1.

- (12) Komissio esitti 27 päivänä syyskuuta 2005 neuvostolle, Euroopan parlamentille, Euroopan talous- ja sosiaaliskomitealle ja alueiden komitealle antamassaan tiedonannon "Ilmailun ilmastomuutosvaikutusten vähentäminen" ilmailun ilmastovaikutusten vähentämistä koskevan strategian. Strategiassa ehdotetaan laajaa toimenpidepakettia, johon sisältyy ehdotus ilmailun sisällyttämisestä yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään, sekä perustetaan Eurooppalaisen 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 ilmastomuutosvaikutusten vähentämisestä 4 päivänä heinäkuuta 2006 antamassaan päätöslauselmassa⁽¹⁾, että päästökauppajärjestelmä voi olla osa kattavaa toimenpidekokonaisuutta, jolla puututaan ilmailun ilmastomuutosvaikutuksiin, mikäli se suunnitellaan asianmukaisesti.
- (13) Kattavaan toimenpidepakettiin olisi myös sisällyttävä operatiivisia ja teknisiä toimenpiteitä. Ilmaliikenteen hallinnan parantaminen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan ohjelman ja SESAR-ohjelman yhteydessä voi auttaa lisäämään polttoainetehokkuutta jopa 12 prosentilla. Uusien teknologioiden tutkimus, mukaan lukien tutkimus, joka koskee keinoja parantaa lentokoneiden polttoainetehokkuutta, voi edelleen vähentää lentoliikenteen päästöjä.
- (14) Tällä direktiivillä direktiiviin 2003/87/EY tehtävien muutosten tavoitteena on vähentää ilmailun aiheuttamaa ilmastomuutosvaikutusta sisällyttämällä ilmailutoiminnan päästöt yhteisön järjestelmään.
- (15) 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 hyväksytyn tunnuksen avulla. Jos ilma-aluksen käyttäjän henkilöllisyyttä ei tiedetä, ilma-aluksen omistajaa olisi pidettävä ilma-aluksen käyttäjänä, jollei omistaja todista, kuka toinen henkilö oli ilma-aluksen käyttäjä.
- (16) Kilpailun vääristymisen estämiseksi ja ympäristötehokkuuden parantamiseksi kaikkien yhteisön lentopaikoille saapuvien tai niiltä lähtevien lentojen päästöt olisi sisällytettävä järjestelmään vuodesta 2012 alkaen.
- (17) Yhteisön ja sen jäsenvaltioiden olisi pyrittävä edelleen yhteisymmärrykseen maailmanlaajuisista toimenpiteistä ilmailun aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Yhteisön järjestelmä voi toimia mallina päästökaupan käytölle maailmanlaajuisesti. Yhteisön ja jäsenvaltioiden olisi pidettävä edelleen yhteyttä kolmansien osapuoliin tämän direktiivin täytäntöönpanon aikana ja kannustettava kolmansia maita toteuttamaan vastaavia toimenpiteitä. Jos kolmas maa hyväksyy yhteisöön saapuvien lentojen ilmastovaikutusten vähentämiseksi toimenpiteitä, joilla on vähintään sama ympäristövaikutus kuin tällä direktiivillä, komission olisi kyseistä maata kuultuaan tarkasteltava käytettävissä olevia vaihtoehtoja, jotta mahdollistettaisiin yhteisön järjestelmän ja kyseisen maan toimenpiteiden optimaalinen vuorovaikutus. Kolmansissa maissa kehitteillä olevat päästökauppajärjestelmät alkavat mahdollistaa optimaalisen vuorovaikutuksen yhteisön järjestelmän kanssa siltä osin kuin ne kattavat ilmailun. Kahdenväliset järjestelyt, jotka koskevat yhteisön järjestelmän kytkemistä muihin päästökauppajärjestelmiin yhteisen järjestelmän luomiseksi tai vastaavien toimien huomioon ottamista päällekkäisen sääntelyn välttämiseksi, voisivat olla askel kohti maailmanlaajuisesta sopimuksesta. Tällaisia kahdenvälisiä järjestelyjä tehtäessä komissio voi muuttaa yhteisön järjestelmään sisällytettyjä ilmailutoiminnan tyyppejä, mukaan lukien tästä seuraavat mukautukset ilma-aluksen käyttäjille myönnettävien päästöoikeuksien kokonaismäärään.
- (18) Sääntelyn parantamisen periaatteen mukaisesti tietyt lennot olisi jätettävä yhteisön järjestelmän ulkopuolelle. Jotta voitaisiin välttää muut suhteettoman suuret hallinnolliset rasitteet, kaupallisen lentoliikenteen harjoittajat, jotka suorittavat kolmen peräkkäisen neljän kuukauden jakson aikana vähemmän kuin 243 lentoa kunakin jaksona, olisi jätettävä yhteisön järjestelmän ulkopuolelle. Tämä hyödyttäisi lentoyhtiöitä, jotka tarjoavat rajoitettuja palveluja yhteisön järjestelmän soveltamisalalla, muun muassa kehitysmaiden lentoyhtiöitä.
- (19) Ilmailu vaikuttaa ilmastoon maailmanlaajuisesti, koska siitä aiheutuu hiilidioksidi-, typenoksidi-, vesihöyry-, sulfaattihiukkas- ja nokihiukkas päästöjä. IPCC on arvioinut, että ilmailun kokonaisvaikutukset ilmastoon tällä hetkellä ovat kahdesta neljään kertaa suuremmat kuin sen aikaisempien pelkkien hiilidioksidipäästöjen vaikutukset. Uusimpien yhteisön tutkimusten mukaan ilmailun kokonaisvaikutukset ilmastoon saattavat olla kaksi kertaa suuremmat kuin pelkkien hiilidioksidipäästöjen vaikutukset. Missään näistä arvioista ei kuitenkaan oteta huomioon cirrus-pilvien vaikutuksia, joita koskevat arviot ovat erittäin

⁽¹⁾ EUVL C 303 E, 13.12.2006, s. 119.

epävarmoja. Perustamissopimuksen 174 artiklan 2 kohdan mukaisesti yhteisön ympäristöpolitiikka perustuu ennalta varautumisen periaatteeseen. Tieteen edistymistä odotettaessa kaikki ilmailun vaikutukset olisi otettava huomioon mahdollisimman laajalti. Typenoksidipäästöjä käsitellään muissa komission vuonna 2008 antamissa lainsäädäntöehdotuksissa. Tutkimusta tiivistymisjuovien ja cirrus-pilvien muodostumisesta sekä tehokkaista lieventämistoimista, operatiiviset ja tekniset toimenpiteet mukaan luettuina, olisi edistettävä.

- (20) 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 tonnikipometreinä kasvavat jyrkästi. Toimintansa lopettaville ilma-alusten käyttäjille olisi myönnettävä päästöoikeuksia sen kauden loppuun saakka, jolle on jo jaettu maksuttomia päästöoikeuksia.

- (21) Kaikille yhteisön 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 ilmailutoiminnan osalta yksi jäsenvaltio ja kolmansien maiden kanssa tehtyjen kahdenvälisten lentoliikennesopimusten syrjimättömyyttä koskevat säännökset.

- (22) Ilmailu lisää ihmisen toiminnan aiheuttamaa yleistä ilmastomuutosvaikutusta, ja ilma-alusten kasvihuonekaasupäästöjen ympäristövaikutuksia voidaan lieventää ilmastomuutosta hillitsevillä toimenpiteillä EU:ssa ja kolmansissa maissa, erityisesti kehitysmaissa, ja rahoittamalla vaikutusten lieventämiseen ja vaikutuksiin mukautumiseen liittyvää tutkimusta ja kehitystyötä, myös erityisesti ilmailun ja lentoliikenteen aloilla. 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 yhteisön järjestelmän hallintokustannusten kattamiseen. Huutokaupasta saatuja tuloja olisi käytettävä myös vähäpäästöisen liikenteen hyväksi. Huutokaupasta saaduilla tuloilla olisi erityisesti rahoitettava energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävää maailmanlaajuista 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.

- (23) Huutokaupasta saatavien varojen käyttöä koskevat säännökset olisi annettava tiedoksi komissiolle. Tällainen ilmoitus ei vapauta jäsenvaltioita perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa määrätystä velvollisuudesta ilmoittaa tietyistä kansallisista toimenpiteistä. Tämän direktiivin ei tulisi vaikuttaa perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisesti mahdollisesti toteutettavien valtion tukea koskevien menettelyjen tulokseen.

- (24) Yhteisön järjestelmän kustannustehokkuuden lisäämiseksi olisi ilma-alusten käyttäjien voitava hyödyntää hanketöinnasta 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. Jäsenvaltioiden määrittämien päästövähennysyksiköiden ja sertifioitujen päästövähennyksien käytön prosentuaalinen osuus Kioton pöytäkirjan ensimmäisen sitoumuskauden aikana on keskimäärin arviolta 15 prosenttia.

- (25) Eurooppa-neuvosto totesi Brysselissä 13 ja 14 päivänä maaliskuuta 2008 pidetyssä istunnossa antamissaan päätelmissä, että maailmanlaajuisilla kilpailulla avoimilla markkinoilla hiilivuodon riski on ongelma, jota olisi tarkasteltava kiireellisesti ja käsiteltävä asianmukaisella tavalla uudessa päästökauppajärjestelmää koskevassa direktiivissä, jotta voidaan toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä siinä tapauksessa, että kansainväliset neuvottelut epäonnistuvat. Kansainvälinen sopimus on edelleen paras tapa käsitellä tätä kysymystä.

- (26) 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 jäsenvaltiossa 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 lainvalvontatoimenpiteillä, jäsenvaltioiden olisi toimittava yhteisvastuullisesti. Hallinnoivan jäsenvaltion olisi sen vuoksi voitava viimeisenä keinona pyytää komissiota päättämään asianomaisen ilma-aluksen käyttäjän määräämisestä toimintakieltoon yhteisen tasolla.
- (27) 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.
- (28) Ilma-alusten käyttäjien yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi noudatettava niiden vastuulla olevien ilma-alusten käyttäjien hallinnoinnissa yhdenmukaistettuja sääntöjä komission laatimien erityisten ohjeiden mukaisesti.
- (29) Yhteisön järjestelmän ympäristötavoitteiden loukkaamattomuuden turvaamiseksi ilma-alusten käyttäjien palauttamattomat päästövähennysyksiköt olisi laskettava vain sellaisten kasvihuonekaasujen päästövähennystavoitteiden hyväksi, joissa kyseiset päästöt otetaan huomioon.
- (30) Euroopan lennonvarmistusjärjestöllä (Eurocontrol) saattaa olla hallussaan tietoja, joista voisi olla apua jäsenvaltioille tai komissiolle tässä direktiivissä säädettyjen velvollisuuksien täyttämiseksi.
- (31) Päästöjen tarkkailuun, raportointiin ja todentamiseen sekä rangaistuksiin liittyviä yhteisön järjestelmän säännöksiä olisi sovellettava myös ilma-alusten käyttäjiin.
- (32) Komission olisi tarkasteltava direktiivin 2003/87/EY toimivuutta ilmailutoiminnan kannalta sen soveltamisesta saatujen kokemusten perusteella ja toimitettava tämän jälkeen kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
- (33) 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 bruttokansantuot-
teesta. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä siihen, että saatavuus- ja kilpailukykyongelmia, joita aiheutuu perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuille yhteisön syrjäisimmille alueille, ja ongelmia, joita aiheutuu julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi tämän direktiivin täytäntöönpanosta, saataisiin lievennettyä tai jopa poistettua.
- (34) 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 ministeri-
terien julistuksella, jonka täyden noudattamisen katsotaan täyttävän vuoden 1987 julistuksen vaatimukset.
- (35) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽¹⁾ mukaisesti.
- (36) 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.
- (37) 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.
- (38) 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.

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.⁽²⁾ EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

- (39) Direktiivi 2003/87/EY olisi sen vuoksi muutettava vastavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

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 tarkoitettuun 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 tarkoitettua 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 tarkoitettuun ilmailutoimintaan kuuluvien, jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentopaikalta lähtevien tai tällaiselle lentopaikalle kolmannesta maasta saapuvien lentojen päästöjä;

s) ’ilmailun aiemmilla päästöillä’ liitteessä I tarkoitettuun ilmailutoimintaan käytettävien ilma-alusten vuosien 2004, 2005 ja 2006 keskimääräisiä vuotuisia päästöjä.”

- 4) Lisätään 3 artiklan jälkeen luku seuraavasti:

”II LUKU

ILMAILU

3 a artikla

Soveltamisala

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

3 b artikla

Ilmailutoiminta

Komissio laatii viimeistään 2 päivänä elokuuta 2009 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen suuntaviivat, jotka koskevat liitteessä I tarkoitettua ilmailutoiminnan yksityiskohtaista tulkintaa.

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 97 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 95 prosenttia ilmailun aiemmista päästöistä kerrottuna kauteen kuuluvien vuosien määrällä.

Prosenttiosuutta voidaan tarkistaa osana tämän direktiivin yleistä uudelleentarkastelua.

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 2 päivänä elokuuta 2009. Kyseistä päätöstä tarkastellaan 23 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua komiteassa.

3 d artikla

Ilmailun päästöoikeuksien jakomenettely huutokaupalla

1. Edellä 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna kautena on 15 prosenttia päästöoikeuksista myytävä huutokaupalla.

2. Tammikuun 1 päivästä 2013 alkaen 15 prosenttia päästöoikeuksista on myytävä huutokaupalla. Tätä prosenttiosuutta 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 tarkoitetun kauden viitevuosi on 2010, ja kunkin sitä seuraavan 3 c artiklassa tarkoitetun 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 käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

4. Jäsenvaltioiden on päätettävä, miten päästöoikeuksien huutokaupasta saatuja tuloja käytetään. Kyseiset tulot olisi käytettävä ilmastonmuutoksen torjumiseen EU:ssa ja kolmansissa maissa, muun muassa kasvihuonekasvupäästöjen vähentämiseen ja ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseen EU:ssa ja kolmansissa maissa, etenkin kehitysmaissa, vaikutusten lieventämiseen liittyvän tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseen, ennen kaikkea ilmailun ja lentoliikenteen aloilla, päästöjen vähentämiseen tukemalla vähäpäästöistä liikennettä sekä yhteisön järjestelmän hallinnoinnista aiheutuvien kulujen kattamiseen. Huutokaupasta saaduilla tuloilla olisi rahoitettava myös energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävää maailmanlaajuista rahastoa sekä metsien hävittämistä estäviä toimenpiteitä.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän kohdan perusteella toteuttamistaan toimista.

5. Tietojen ilmoittaminen komissiolle tämän direktiivin mukaisesti ei vapauta jäsenvaltioita 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 tarkoitettua ilmailutoimintaa koskevat todennetut tonnikipometritiedot 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 tarkoitetun kauden osalta vuotta 2010. Hakemus on tehtävä vähintään 21 kuukautta ennen hakemuksen kohteena olevan kauden alkua, tai 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kauden osalta viimeistään 31 päivänä maaliskuuta 2011.

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 tarkoitetun kauden osalta viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2011.

3. Vähintään 15 kuukautta ennen kunkin 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kauden alkua, tai 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kauden osalta viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2011, komissio laskee:

- kyseiselle kaudelle 3 c artiklan mukaisesti jaettavien ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärän;
- kyseisellä kaudella 3 d artiklan mukaisesti huutokaupattavien ilmailun päästöoikeuksien määrän;
- kyseisellä kaudella 3 f artiklan 1 kohdan mukaisesti ilma-alusten käyttäjiä varten erityisvarannossa olevien ilmailun päästöoikeuksien määrän;
- kyseisellä kaudella maksutta myönnettävien ilmailun päästöoikeuksien määrän vähentämällä b ja c alakohdassa tarkoitettujen päästöoikeuksien määrän a alakohdassa päätetystä päästöoikeuksien kokonaismäärästä; ja
- 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 tonnikipometriä kohden ilmaistu vertailuluku on laskettava jakamalla d alakohdassa tarkoitettujen päästöoikeuksien määrä komissiolle 2 kohdan mukaisesti toimitetuissa hakemuksissa mainittujen tonnikipometritietojen summalla.

4. Kunkin hallinnoivan jäsenvaltion on laskettava ja julkaistava seuraavat tiedot kolmen kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona komissio tekee 3 kohdassa tarkoitetun 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 vertailuvuodella; ja

b) kullekin ilma-aluksen käyttäjälle kunakin vuonna jaettavat päästöoikeudet, jotka määritetään jakamalla käyttäjälle kyseisellä kaudella jaettujen a alakohdan mukaisesti laskettujen päästöoikeuksien kokonaismäärä siihen kauden kuuluvien vuosien määrällä, jonka aikana ilma-aluksen käyttäjä harjoittaa liitteessä I tarkoitettua ilmailutoimintaa.

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

3 f artikla

Erityisvaranto tiettyjä ilma-alusten käyttäjiä varten

1. Kunakin 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kautena 3 prosenttia 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 tarkoitettua 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 tarkoitettua kaudelta on toimitettu 3 e artiklan 1 kohdan nojalla, ja kyseisen kauden toisen kalenterivuoden välillä;

ja joiden a alakohdan mukainen toiminta tai b alakohdan mukainen lisätoiminta ei ole kokonaan tai osittain jatkoa toisen ilma-aluksen käyttäjän aikaisemmin harjoittamalle ilmailutoiminnalle.

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 viimeistään sen 3 c artiklan 2 kohdassa

tarkoitettua kauden, jota se koskee, kolmannen vuoden kesäkuun 30 päivänä.

Ilma-aluksen käyttäjälle 1 kohdan b alakohdan mukaisesti jaettavien päästöoikeuksien määrä saa olla enintään 1 000 000.

3. Edellä olevan 2 kohdan mukaisessa hakemuksessa on

a) oltava liitteen IV ja V mukaisesti todennetut tonnikilometritiedot ilma-aluksen käyttäjän harjoittamasta, liitteessä I tarkoitettua ilmailutoiminnasta, jota se on harjoittanut sen 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua 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 tonnikilometrien prosenttimääräinen kasvu sen tarkkailuvuoden, jota koskevat tonnikilometritiedot 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kaudelta on toimitettu 3 e artiklan 1 kohdan nojalla, ja kyseisen kauden toisen kalenterivuoden välillä;

ii) kyseisen ilma-aluksen käyttäjän tonnikilometrien absoluuttinen kasvu sen tarkkailuvuoden, jota koskevat tonnikilometritiedot 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kaudelta on toimitettu 3 e artiklan 1 kohdan nojalla, ja kyseisen kauden toisen kalenterivuoden välillä; ja

iii) kyseisen ilma-aluksen käyttäjän tonnikilometrien absoluuttinen kasvu sen tarkkailuvuoden, jota koskevat tonnikilometritiedot 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettua 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 kuluessa 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 tonnikilometrien 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 tarkoitetun päätöksen:

a) erityisvarannosta jaetut päästöoikeudet ilma-alusten käyttäjille, joiden hakemukset on toimitettu komissiolle 4 kohdan mukaisesti. Jaettavien oikeuksien määrä lasketaan 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 tonnikilometrien 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 kalenterivuosien lukumäärällä, jotka ovat jäljellä 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla kaudella, jota oikeuksien jakaminen koskee.

8. Jäsenvaltioiden on myytävä huutokaupalla erityisvarannosta jakamatta jääneet päästöoikeudet.

9. Komissio voi hyväksyä tämän artiklan nojalla yksityiskohtaisia sääntöjä erityisvarannon toiminnasta, myös 1 kohdan mukaisten valintaperusteiden noudattamisen arvi-

oinnista. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 23 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

3 g artikla

Tarkkailu- ja raportointisuunnitelmat

Hallinnoivien jäsenvaltioiden on varmistettava, että kukin ilma-aluksen käyttäjä toimittaa kyseisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tarkkailusuunnitelman, jossa esitetään toimenpiteitä päästöjen ja 3 e artiklan mukaiseen hakemukseen tarvittavien tonnikilometritietojen tarkkailemiseksi ja niistä raportoimiseksi, ja että toimivaltainen viranomainen hyväksyy tällaiset suunnitelmat 14 artiklan nojalla annettujen ohjeiden mukaisesti."

5) Lisätään otsikko ja artikla seuraavasti:

"III LUKU

KIINTEÄT LAITOKSET

3 h artikla

Soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan muuhun liitteessä I tarkoitettuun toimintaan kuin ilmailutoimintaan liittyvien kasvihuonekaasujen päästölupien ja päästöoikeuksien jakamiseen ja myöntämiseen."

6) Korvataan 6 artiklan 2 kohdan e alakohta seuraavasti:

"e) velvoite palauttaa kunakin kalenterivuonna aiheutuneita, 15 artiklan mukaisesti todennettuja laitoksen kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia, jotka ovat muita kuin II luvun mukaisesti myönnettyjä päästöoikeuksia, 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. Edellä 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kauden aikana ilma-alusten käyttäjät voivat käyttää sertifioituja päästövähennyksiä ja päästövähennysyksiköitä 15 prosenttiin saakka niistä päästöoikeuksista, jotka ilma-alusten käyttäjien on palautettava 12 artiklan 2 a kohdan mukaisesti.

Seuraavien kausien osalta ilmailutoiminnan käytettävissä olevien sertifioitujen päästövähennysten ja päästövähennysyksiköiden prosenttiosuutta tarkastellaan uudelleen osana tämän direktiivin yleistä tarkistamista ja ottaen huomioon kansainvälisen ilmastomuutosta koskevan järjestelmän kehittäminen.

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

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

- 10) Muutetaan 12 artikla seuraavasti:

- a) lisätään 2 kohdassa ilmaisun ”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 tarkoitettua ilmailutoiminnasta, jonka osalta se on ilma-aluksen käyttäjä, edellisenä kalenterivuonna aiheutuneita ja 15 artiklan mukaisesti todennettuja kokonaispäästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän kohdan mukaisesti palautetut päästöoikeudet 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 virkkeessä:

- i) lisätään ilmaisun ”raportointia varten” jälkeen ilmaisu ”ja 3 e tai 3 f artiklan mukaiseen hakemukseen tarvittavien tonnikilometritietojen 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, myös todentamismenetelmistä, joita todentajien on käytettävä, 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 viimeistään kunkin vuoden huhtikuun 30 päivänä 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 hiilidioksidiekvivalenttitonniä 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 valvonnasta.

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 tehdä 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen 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 käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.”

15) Lisätään artikkelit 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 tarkoitetun kauden 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 arvioituista 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 tarkoitettua ilmailutoimintaa 1 päivänä tammikuuta 2006 tai sen jälkeen, ja yksilöi kunkin ilma-aluksen käyttäjän osalta 1 kohdassa tarkoitetun 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 tarkoitettua ilmailutoimintaa.

4. Komissio voi 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen laatia ohjeita siitä, miten hallinnoivan jäsenvaltion on tämän direktiivin mukaisesti hallinnoitava ilma-aluksen käyttäjiä.

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

18 b artikla

Eurocontrolilta saatava apu

Komissio voi pyytää Eurocontrolilta tai muulta vastaavalta järjestöltä apua 3 c artiklan 4 kohdan ja 18 a artiklan velvoitteiden täyttämiseksi, ja se voi tässä tarkoituksessa tehdä asianmukaisia sopimuksia kyseisten järjestöjen 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 päästövähennysyksiköiden ja sertifioitujen päästövähennysten käytöstä ja yksilöinnistä yhteisön järjestelmässä sekä tällaisen käytön laajuuden seurannasta ja säännöksiä ilmailutoiminnan sisällyttämisestä yhteisön järjestelmään."

b) Lisätään kohta seuraavasti:

"Standardoidusta ja suojatusta rekisterijärjestelmästä annetulla asetuksella varmistetaan, että ilma-alusten käyttäjien palauttavat päästöoikeudet, sertifioidut päästövähennykset ja päästövähennysyksiköt siirretään jäsenvaltioiden poistotileille Kioton pöytäkirjan ensimmäisen velvoitekauden osalta ainoastaan siltä osin kuin nämä päästöoikeudet, sertifioidut päästövähennykset ja päästövähennysyksiköt 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 ilmastomuutosvaikutusten 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 jäsenvaltioita kuultuaan 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 tarkoitettuun ilmailutoimintaan, tai säätää liitteessä I tarkoitettuun ilmailutoimintaan tehtävistä muista muutoksista, joita edellytetään neljännessä alakohdassa tarkoitettua sopimuksessa. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 23 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsitteävää 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 myönnettyjen päästöoikeuksien määrän palauttamisesta, ja”

b) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Poiketen siitä, mitä 16 artiklan 2, 3 ja 4 kohdassa säädetään, seuraamukset kohdistetaan toimitsijamieheen, jos velvoitetta 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 viimeistään 1 päivänä joulukuuta 2014 tämän direktiivin toimuutta liitteessä I tarkoitetun ilmailutoiminnan osalta ja voi tarpeen mukaan tehdä ehdotuksia Euroopan parlamentille ja neuvostolle perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisesti. 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 kokonaismäärää olisi vähennettävä EU:n yleisten päästövähennystavoitteiden mukaisesti;

d) yhteisön järjestelmän vaikutukset ilmailualaan, mukaan lukien kilpailukykyä koskevat kysymykset, ottaen erityisesti huomioon täytäntöön pantujen ilmastomuutospolitiikkojen vaikutukset ilmailuun Euroopan unionin ulkopuolella;

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, syrjäisten alueiden ja yhteisön syrjäisimpien 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 ilma-aluksen käyttäjiltä laitosten toiminnanharjoittajille;

h) liitteessä I suurimman sallitun lentoonlähdomassan ja ilma-aluksen käyttäjän vuosittain suorittamien lentojen lukumäärän osalta vahvistettujen poissulkevien raja-arvojen vaikutukset;

i) vaikutukset, jotka aiheutuvat tiettyjen yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 (*) mukaisten julkisen palvelun veloitteiden nojalla suoritettavien lentojen vapauttamisesta yhteisön järjestelmästä;

j) ilmailun tehokkuuden kehittymisen, tulevaisuuden kehitysmahdollisuudet mukaan luettuina, ja erityisesti edistymisen kohti ACAREn (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe) tavoitetta, joka on sellaisten tekniikoiden kehittäminen ja toimivuuden osoittaminen, joilla voidaan vähentää polttoaineen kulutusta 50 prosentilla vuoteen 2020 mennessä, sekä sen, onko tehokkuuden lisäämiseksi tarpeen toteuttaa muita toimenpiteitä; ja

k) lentoliikenteen aikaansaamien tiivistymisjuovien ja cirrus-pilvien vaikutusta ilmastomuutokseen koskevan tiedellisen ymmärtämyksen kehittymisen, jotta voitaisiin esittää tehokkaita lieventäviä toimenpiteitä.

Komissio toimittaa tämän jälkeen kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

(*) EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8.”

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 2 päivää helmikuuta 2010. 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 kysymyksiin antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle. Komissio ilmoittaa tästä jäsenvaltioille.

3 artikla

Voimaantulo

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

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 19 päivänä marraskuuta 2008.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

H.-G. PÖTTERING

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

J.-P. JOUYET

LIITE

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

1) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

”TOIMINTALUOKAT, JOIHIN TÄTÄ DIREKTIIVIÄ SOVELLETAAN”;

b) lisätään 2 kohtaan ennen taulukkoa alakohta seuraavasti:

”Tammikuun 1 päivästä 2012 alkaen toimintaan kuuluvat kaikki lennot, jotka saapuvat perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan jäsenvaltion alueella sijaitsevalle lentopaikalle tai lähtevät sieltä.”;

c) lisätään toimintaluokka seuraavasti:

”Ilmailu

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

Hiilidioksidi

Tähän toimintaan eivät sisälly:

- a) muun kuin jäsenvaltion hallitsevaa monarkkia ja hänen läheisiä 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 avustuksen lennot ja kiireelliset sairaankuljetuslennot;
- d) lennot, jotka suoritetaan Chicagon yleissopimuksen liitteessä 2 määriteltyjen näkölentosaäntöjen 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 lentosuunnitelmissa on asianmukainen merkintä tästä; lentoja ei saa käyttää matkustajien ja/tai rahdin kuljettamiseen eikä ilma-aluksen siirtoon;
- g) yksinomaan tieteellistä tutkimusta varten tai ilma-alusten, ilma-alusten laitteiden tai maallaitteiden 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) lennot, jotka muutoin kuuluisivat tämän toiminnan piiriin ja jotka suorittaa kaupallisen lentoliikenteen harjoittaja, joka joko
 - suorittaa vähemmän kuin 243 lentoa kolmen peräkkäisen neljän kuukauden jakson aikana, tai
 - jonka lentojen vuosittaiset kokonaispäästöt ovat alle 10 000 tonnia vuodessa.

Tätä kohtaa sovellettaessa lasketaan mukaan myös lennot, joilla kuljetetaan yksinomaan jäsenvaltion hallitsevaa monarkkia ja hänen läheisiä perheenjäseniään, valtionpäämiehiä, hallituksen päämiehiä ja ministereitä virallisella vierailulla.”

2) Muutetaan liite IV seuraavasti:

a) lisätään liitteen otsikon 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 kulutustietoja on käytettävä aina kun se on mahdollista; kulutus on laskettava seuraavalla kaavalla:

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

Jos polttoaineen todellisia kulutustietoja 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 laboratoriodien määrittämät toimintakohtaiset päästökertoimet ole tarkempia. Biomassan päästökerroin on nolla.

Kunkin lennon ja polttoaineen osalta on laadittava erilliset laskelmat.

Päästöraportin laatiminen

Kunkin ilma-aluksen käyttäjän on sisällytettävä 14 artiklan 3 kohdan mukaiseen raporttiinsa 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 ne ilma-alustyytit, joita käytetään raportin soveltamisalaan kuuluvalla kaudella sellaisen liitteessä I tarkoitetun ilmailutoiminnan harjoittamiseen, jonka osalta sen katsotaan olevan ilma-aluksen käyttäjä,
- lentotoimintaluvan ja liikenneluvan numero ja luvat antaneen viranomaisen nimi; luvilla tarkoitetaan lento-toimintalupaa ja liikennelupaa, joiden nojalla käyttäjä harjoittaa liitteessä I tarkoitettua 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 tarkoitettua 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 tarkoitettua 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 tarkoitettua 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 tarkoitettua 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 isoympyräireittiä, johon on lisätty kiinteä tekijä 95 km; ja

'hyötykuormalla' tarkoitetaan 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 100 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 tarkoitettua 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 tarkoitettua ilmailutoimintaa, jonka osalta sen katsotaan olevan ilma-aluksen käyttäjä,
- yhteyshenkilön osoite, puhelinnumero, faksinumero ja sähköpostiosoite, ja
- ilma-aluksen omistajan nimi.

B. Tonnikilometritiedot:

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

3) Muutetaan liite V seuraavasti:

a) lisätään liitteen otsikon jälkeen otsikko seuraavasti:

”A OSA – Kiinteiden laitosten päästöjen todentaminen”;

b) lisätään osa seuraavasti:

”B OSA – Ilmailutoiminnan päästöjen todentaminen

13. Tässä liitteessä vahvistettuja yleisiä periaatteita ja menetelmää on sovellettava liitteessä I tarkoitettuun 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 harjoitetaan 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 tarkoitettuun 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 tarkoitettuun ilmailutoimintaan, josta ilma-aluksen käyttäjä on vastuussa, on otettu huomioon 3 e artiklan 1 kohdan ja 3 f 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.”
-