

Euroopan unionin virallinen lehti

C 122 E

51. vuosikerta

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

20. toukokuuta 2008

Ilmoitusnumero

Sisältö

Sivu

III Valmistelevat säädökset

NEUVOSTO

2008/C 122 E/01	Neuvoston 28 päivänä helmikuuta 2008 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 11/2008 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi tietyistä sovittelun näkökohdista siviili- ja kauppaoikeuden alalla	1
2008/C 122 E/02	Neuvoston 3 päivänä maaliskuuta 2008 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 12/2008 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi yhteisön rautateiden turvallisuudesta annetun direktiivin 2004/49/EY (rautatieturvallisuusdirektiivi) muuttamisesta ⁽¹⁾	10
2008/C 122 E/03	Neuvoston 18 päivänä huhtikuuta 2008 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen 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	19

FI

⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

III

(Valmistelevat säädökset)

NEUVOSTO

Neuvoston 28 päivänä helmikuuta 2008 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 11/2008,

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/.../EY antamiseksi tietyistä sovittelun näkökohdista siviili- ja kauppaoikeuden alalla

(2008/C 122 E/01)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 61 artiklan c alakohdan ja 67 artiklan 5 kohdan toisen luetelmakohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

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

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisö on asettanut tavoitteekseen pitää yllä ja kehittää vapauteen, turvallisuuteen ja oikeuteen perustuvaa aluetta, jolla taataan henkilöiden vapaa liikkuvuus. Tätä varten yhteisö toteuttaa muun muassa yksityisoikeudellisia asioita koskevan oikeudellisen yhteistyön alalla toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen sisämarkkinoiden moitteetoman toiminnan turvaamiseksi.
- (2) Oikeussuojan saatavuuden periaate on perustavan tärkeä, ja oikeussuojan saatavuuden helpottamiseksi Eurooppa-neuvosto kehotti Tampereella 15 ja 16 päivänä lokakuuta 1999 pidetyssä kokouksessaan jäsenvaltioita kehittämään vaihtoehtoisia, tuomioistuinten ulkopuolisia riidanratkaisumenettelyjä.
- (3) Neuvosto antoi toukokuussa 2000 päätelmät vaihtoehtoisista riidanratkaisumenettelyistä siviili- ja kauppaoikeuden alalla ja totesi, että alalle on laadittava

perusperiaatteet, jotta voidaan kehittää asianmukaiset ja toimivat tuomioistuinten ulkopuoliset menettelyt riitojen ratkaisemiseksi siviili- ja kauppaoikeuden alalla ja näin yksinkertaistaa ja parantaa oikeussuojan saatavuutta.

- (4) Komissio esitti huhtikuussa 2002 vihreän kirjan vaihtoehtoisista riidanratkaisumenettelyistä siviili- ja kauppaoikeudellisissa asioissa ottaen huomioon Euroopan unionissa käytössä olevat vaihtoehtoiset riidanratkaisumenettelyt ja käynnisti laajamittaisen jäsenvaltioiden ja asianomaisten sidosryhmien kuulemisen sellaisten toimenpiteiden kehittämiseksi, joilla voidaan lisätä sovittelun käyttöä.
- (5) Tavoitteena oleva oikeussuojan saatavuuden tehokkaampi turvaaminen on osa vapauteen, turvallisuuteen ja oikeuteen perustuvan alueen luomiseen tähtäävää Euroopan unionin politiikkaa, ja sen olisi katettava riidanratkaisukeinot niin tuomioistuimissa kuin niiden ulkopuolella. Tällä direktiivillä olisi edistettävä sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa ja erityisesti sovittelupalvelujen saatavuutta.
- (6) Sovittelu voi olla kustannustehokas ja nopea tuomioistuinten ulkopuolinen riidanratkaisukeino siviili- ja kauppaoikeuden alalla, koska menettely räätälöidään vastaamaan osapuolten tarpeita. On todennäköisempää, että sovittelulla aikaansaatuja sopimuksia noudatetaan vapaaehtoisesti, ja lisäksi sovittelussa osapuolten välit säilyvät todennäköisemmin sopuisina ja kestävinä. Nämä edut korostuvat entisestään tilanteissa, joihin liittyy rajatylittäviä seikkoja.

⁽¹⁾ EUVL C 286, 17.11.2005, s. 1.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 29. maaliskuuta 2007, (EUVL C 27 E, 31.1.2008, s. 129), ja neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 28. helmikuuta 2008 ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

(7) On tarpeen antaa puitelainsäädäntöä erityisesti siviili-prosessin keskeisistä kysymyksistä, jotta voidaan lisätä entisestään sovittelun käyttöä ja taata sovitteluun turvautuville osapuolille ennustettava lainsäädäntöympäristö.

- (8) Tämän direktiivin säännöksiä olisi sovellettava ainoastaan rajatylittäviä riitoja koskevaan sovitteluun, mutta jäsenvaltioiden olisi voitava soveltaa tällaisia säännöksiä myös kansallisiin sovittelumenettelyihin.
- (9) Tämä direktiivi ei saisi millään tavalla estää nykyaikaisen viestintäteknikan käyttöä sovittelumenettelyssä.
- (10) Tätä direktiiviä olisi sovellettava menettelyihin, joissa kaksi tai useampi rajatylittävän riidan osapuoli pyrkii itse vapaaehtoisesti ratkaisemaan riitansa sovinnollisesti sovittelijan avustuksella. Direktiiviä olisi sovellettava siviili- ja kauppaoikeudellisissa asioissa. Sitä ei kuitenkaan olisi sovellettava oikeuksiin ja velvoitteisiin, joista osapuolet eivät asianomaisen sovellettavan lain nojalla saa määrätä itse. Tällaiset oikeudet ja veloitteet ovat erityisen yleisiä perheoikeuden ja työoikeuden alalla.
- (11) Tätä direktiiviä ei tulisi soveltaa sopimusta edeltäviin neuvotteluihin eikä kolmannen osapuolen ratkaisuihin johtaviin menettelyihin, kuten tiettyihin tuomioistuimen sovintomenettelyihin, kuluttajavalitusmenettelyihin, välimiesmenettelyyn, asiantuntijapäätöksiin tai menettelyihin, joissa jokin henkilö tai taho antaa virallisen suosituksen kiistan ratkaisuksi riippumatta siitä, onko suositus oikeudellisesti sitova.
- (12) Tätä direktiiviä olisi sovellettava tapauksiin, joissa tuomioistuin ohjaa riidan osapuolet sovitteluun tai kansallinen lainsäädäntö edellyttää sovittelua. Tätä direktiiviä olisi myös sovellettava sovitteluun, jota johtaa tuomari, joka ei ole vastuussa mistään riidan kohdetta koskevasta oikeudenkäynnistä, jos tuomari kansallisen lainsäädännön mukaan voi toimia sovittelijana. Tätä direktiiviä ei kuitenkaan olisi sovellettava tuomioistuimen tai tuomarin, jonka käsiteltäväksi asia on saatettu, yrityksiin sovittella riitaa sitä koskevan oikeudenkäynnin yhteydessä tai tapauksiin, joissa tuomioistuin tai tuomari, jonka tutkittavaksi asia on saatettu, pyytää apua tai neuvoja pätevältä henkilöltä.
- (13) Tässä direktiivissä säädetyn sovittelun olisi oltava vapaaehtoinen menettely, jossa osapuolet itse ovat vastuussa menettelystä ja voivat järjestää sen haluamallaan tavalla ja päättää sen milloin tahansa. Tuomioistuinten olisi kuitenkin kansallisen lainsäädännön mukaisesti voitava asettaa sovittelumenettelylle määräaikoja. Lisäksi niiden olisi voitava kiinnittää osapuolten huomio sovittelumahdollisuuksiin aina kun se on aiheellista.
- (14) Tämän direktiivin säännökset eivät saisi vaikuttaa kansalliseen lainsäädäntöön, jonka perusteella sovittelu on pakollista tai sovitteluun liittyy erilaisia kannustimia tai seuraamuksia, edellyttäen, että kyseinen lainsäädäntö ei estä riidan osapuolia käyttämästä oikeuttaan saattaa asia tuomioistuimen ratkaistavaksi. Tämän direktiivin säännökset eivät myöskään saisi vaikuttaa olemassa oleviin itsesäänteleviin sovittelujärjestelmiin, mikäli ne koskevat asioita, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan.
- (15) Oikeusvarmuuden turvaamiseksi tässä direktiivissä olisi määritettävä ajankohta, jonka perusteella voidaan määrittellä, onko riita, jonka osapuolet yrittävät ratkaista sovittelemalla, rajatylittävä riita. Jos kirjallista sopimusta ei ole, osapuolten olisi katsottava sopineen sovittelun käyttämisestä sinä ajankohtana, jona ne ryhtyvät erityisiin toimiin sovittelumenettelyn aloittamiseksi.
- (16) Jotta varmistetaan tarvittava keskinäinen luottamus sovittelun luottamuksellisuuteen, vaikutukseen määrä- ja vanhentumisaikoihin sekä sovittelulla aikaansaatuisten sopimusten tunnustamiseen ja täytäntöönpanoon, jäsenvaltioiden olisi edistettävä sopiviksi katsomillaan järjestelyillä sovittelijoiden koulutusta ja sovittelupalvelujen tarjontaan soveltuvien toimivien laadunvalvontajärjestelyjen käyttöönottoa.
- (17) Jäsenvaltioiden olisi määritettävä tällaiset järjestelyt, jotka voivat käsittää markkinalähtöisiä ratkaisuja, mutta niiden ei olisi edellytettävä antavan tältä osin rahoitusta. Järjestelyillä olisi pyrittävä pitämään sovittelumenettely joustavana, säilyttämään osapuolten määräämisvalta ja varmistamaan, että sovittelu hoidetaan tehokkaasti, puolueetomasti ja asiantuntevasti. Sovittelijoille olisi tiedotettava olemassa olevasta sovittelijoita koskevasta eurooppalaisesta menettelysäännöstä, joka olisi myös tuotava yleisön saataville Internetissä.
- (18) Komissio on antanut suosituksen⁽¹⁾, jossa määritellään kuluttajariitojen sovinnolliseen ratkaisemiseen osallistuville tuomioistuinten ulkopuolisille elimille sovittelun laatua koskevat vähimmäiskriteerit sovittelun käyttäjien aseman turvaamiseksi. Kaikkia tämän suosituksen piiriin kuuluvia sovittelijoita ja organisaatioita olisi kannustettava noudattamaan sen periaatteita. Helpottaakseen tällaisia elimiä koskevan tiedon levittämistä komission olisi perustettava tietokanta niistä tuomioistuinten ulkopuolisista järjestelmistä, jotka jäsenvaltioiden mukaan täyttävät suosituksen periaatteet.
- (19) Sovittelua ei olisi pidettävä oikeudenkäyntiä huonompana vaihtoehtona sen vuoksi, että sovittelemalla aikaansaatuisten sopimusten noudattaminen riippuu osapuolten hyvästä tahdosta. Jäsenvaltioiden olisi sen vuoksi varmistettava, että sovittelemalla aikaansaadun kirjallisen sopimuksen osapuolet voivat pyytää, että heidän sopimuksensa sisältö vahvistetaan täytäntöönpanokelpoiseksi. Jäsenvaltio saisi

⁽¹⁾ Komission suositus 2001/310/EY, annettu 4 päivänä huhtikuuta 2001, kuluttajariitojen sovitteluun osallistuvia tuomioistuinten ulkopuolisia elimiä koskevista periaatteista (EYVL L 109, 19.4.2001, s. 56).

- kieltäytyä vahvistamasta sopimusta täytäntöönpanokelpoiseksi ainoastaan siinä tapauksessa, että sopimuksen sisältö on sen lainsäädännön vastainen, sen kansainvälinen yksityisoikeus mukaan luettuna, tai sen lainsäädäntö ei mahdollista asianomaisen sopimuksen sisällön saattamista täytäntöönpanokelpoiseksi. Näin voi olla tilanteessa, jossa sopimuksen mukaista velvoitetta ei sen luonteen vuoksi voida panna täytäntöön.
- (20) Jossakin jäsenvaltiossa täytäntöönpanokelpoiseksi vahvistetun, sovittelulla aikaansaadun sopimuksen sisältö olisi tunnustettava ja julistettava täytäntöönpanokelpoiseksi muissa jäsenvaltioissa asiassa sovellettavan yhteisön tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Näin esimerkiksi tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta siviili- ja kauppaoikeuden alalla 22 päivänä joulukuuta 2000 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 44/2001⁽¹⁾ tai tuomioistuimen toimivallasta sekä tuomioiden tunnustamisesta ja täytäntöönpanosta avioliittoa ja vanhempainvastuuta koskevissa asioissa 27 päivänä marraskuuta 2003 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2201/2003⁽²⁾ nojalla.
- (21) Asetuksessa (EY) N:o 2201/2003 edellytetään nimenomaisesti, että ollakseen täytäntöönpanokelpoinen toisessa jäsenvaltiossa osapuolten välisen sopimuksen on oltava täytäntöönpanokelpoinen siinä jäsenvaltiossa, jossa se on tehty. Sellaisessa tapauksessa, jossa perheoikeudellista asiaa koskevan, sovittelulla aikaansaadun sopimuksen sisältö ei ole täytäntöönpanokelpoinen jäsenvaltiossa, jossa sopimus on tehty ja jossa sen vahvistamista täytäntöönpanokelpoiseksi pyydetään, tämä direktiivi ei saisi rohkaista riidan osapuolia kiertämään kyseisen jäsenvaltion lainsäädäntöä pyytämällä sopimuksen vahvistamista täytäntöönpanokelpoiseksi toisessa jäsenvaltiossa.
- (22) Tämä direktiivi ei saisi vaikuttaa jäsenvaltioiden sääntöihin, jotka koskevat sovittelun avulla aikaansaatuisten sopimusten täytäntöönpanoa.
- (23) Luottamuksellisuus sovittelumenettelyssä on tärkeää, ja tässä direktiivissä olisi näin ollen säädettävä, että riita-asian oikeudenkäyntimenettelyä koskevien sääntöjen on oltava sen kanssa yhteensopivat vähintään siltä osin, kuinka sovittelun luottamuksellisuus turvataan mahdollisessa myöhemmässä siviili- ja kauppaoikeudellista asiaa koskevassa oikeudenkäynnissä tai välimiesmenettelyssä.
- (24) Jotta osapuolia rohkaistaisiin käyttämään sovittelua, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että niiden säännöt määrä- ja vanhentumisajoista eivät estä osapuolia viemästä asiaa tuomioistuimen käsiteltäväksi tai välimiesmenettelyyn, jos osapuolten sovitteluyritykset epäonnistuvat. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että tähän tulokseen päästään, vaikka tällä direktiivillä ei yhdenmukaisteta kansallisia sääntöjä määrä- ja vanhentumisajoista. Tämä direktiivi ei saisi vaikuttaa jäsenvaltioiden täytäntöönpanemissa kansainvälisissä sopimuksissa määrättyihin määrä- ja vanhentumisaikoihin, esimerkiksi kuljetusoikeuden alalla.
- (25) Jäsenvaltioiden olisi kannustettava antamaan yleisölle tietoa siitä, miten sovittelijoihin ja sovittelupalveluja tarjoaviin organisaatioihin voidaan ottaa yhteyttä. Niiden olisi lisäksi kannustettava oikeusallalla toimivia tiedotustamaan asiakkailleen sovittelumahdollisuudesta.
- (26) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen⁽³⁾ 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita rohkaistaan laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoita, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisemaan ne.
- (27) Tällä direktiivillä pyritään edistämään perusoikeuksia, ja siinä otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet.
- (28) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän direktiivin tavoitetta, vaan se voidaan toiminnan laajuuden tai 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.
- (29) Euroopan unionista tehtyyn sopimukseen ja Euroopan yhteisön perustamissopimukseen liitetyn, Yhdistyneen kuningaskunnan ja Irlannin asemasta tehdyn pöytäkirjan 3 artiklan mukaisesti Yhdistynyt kuningaskunta ja Irlanti ovat ilmoittaneet haluavansa osallistua tämän direktiivin antamiseen ja soveltamiseen.
- (30) Euroopan unionista tehtyyn sopimukseen ja Euroopan yhteisön perustamissopimukseen liitetyn, Tanskan asemasta tehdyn pöytäkirjan 1 ja 2 artiklan mukaisesti Tanska ei osallistu tämän direktiivin antamiseen, eikä tämä direktiivi sido sitä eikä sitä sovelleta siihen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tavoite ja soveltamisala

1. Tämän direktiivin tavoitteena on parantaa vaihtoehtoisten riidanratkaisumenettelyjen saatavuutta ja edesauttaa riitojen sovinnollista ratkaisua edistämällä sovittelun käyttöä ja varmistamalla, että sovittelu ja tuomioistuinkäsittely ovat tasapainoisessa suhteessa toisiinsa.

⁽³⁾ EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

⁽¹⁾ EYVL L 12, 16.1.2001, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1791/2006 (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ EUVL L 338, 23.12.2003, s. 1, asetus sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 2116/2004 (EUVL L 367, 14.12.2004, s. 1).

2. Tätä direktiiviä sovelletaan rajatylittävissä riidoissa siviili- ja kauppaoikeudellisiin asioihin lukuun ottamatta oikeuksia ja velvoitteita, joista osapuolet eivät asianomaisen sovellettavan lain nojalla saa sopia. Erityisesti direktiiviä ei sovelleta vero-, tulli- tai hallinto-oikeudellisiin asioihin eikä valtion vastuuseen teoista ja laiminlyönneistä, jotka on tehty julkista valtaa käytettäessä (*acta jure imperii*).

3. Tässä direktiivissä jäsenvaltiolla tarkoitetaan kaikkia muita jäsenvaltioita paitsi Tanskaa.

2 artikla

Rajatylittävät riidat

1. Tässä direktiivissä rajatylittävällä riidalla tarkoitetaan riitaa, jossa vähintään yhden osapuolen kotipaikka tai vakituinen asuinpaikka sijaitsee muussa kuin siinä jäsenvaltiossa, jossa toisen osapuolen kotipaikka tai vakituinen asuinpaikka sijaitsee ajankohtana, jolloin:

- osapuolet sopivat sovittelusta riidan syntymisen jälkeen,
- tuomioistuin päättää sovittelun aloittamisesta,
- kansallisen lainsäädännön mukaan on aloitettava sovittelu, tai
- osapuolille on esitetty 5 artiklan mukainen kehoitus.

2. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa säädetään, 7 ja 8 artiklaa sovellettaessa riita on rajatylittävä myös silloin, kun sovittelun jälkeinen oikeudenkäynti tai välimiesmenettely alkaa muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa osapuolilla oli kotipaikka tai vakituinen asuinpaikka 1 kohdan a, b tai c alakohdassa tarkoitettuna ajankohtana.

3. Edellä olevaa 1 ja 2 kohtaa sovellettaessa kotipaikka määritetään asetuksen (EY) N:o 44/2001 59 ja 60 artiklan mukaisesti.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- 'Sovittelulla', siitä käytetystä nimestä riippumatta, jäsenvaltion menettelyä, jossa riidan molemmat tai useammat osapuolet pyrkivät itse vapaaehtoisesti ratkaisemaan riitansa sovinnollisesti sovittelijan avustuksella. Sovittelu voi alkaa osapuolten aloitteesta, tuomioistuin voi suositella sovittelua tai päättää sovittelun aloittamisesta, taikka sovitteluvaihtoiteesta voidaan säätää jäsenvaltion lainsäädännössä.

Käsite kattaa asian sovittelun, jonka suorittaa tuomari, joka ei osallistu kyseiseen riita-asiaan mahdollisesti liittyvään oikeudenkäyntiin. Siihen eivät kuitenkaan kuulu tuomioistuimen

tai tuomarin, jonka käsiteltäväksi asia on saatettu, yritykset sovittella riitaa sitä koskevan oikeudenkäynnin yhteydessä.

- 'Sovittelijalla' kolmatta henkilöä, jota pyydetään hoitamaan sovittelua tehokkaasti, puolueettomasti ja asiantuntevasti riippumatta hänen ammatti- tai virkanimikkeestään kyseisessä jäsenvaltiossa tai siitä miten hänet on tehtävään nimetty tai määrätty.

4 artikla

Sovittelun laadun varmistaminen

1. Jäsenvaltioiden on rohkaistava sopiviksi katsomillaan keinoin sovittelijoita ja sovittelupalveluja tarjoavia organisaatioita laatimaan vapaaehtoisia menettelysääntöjä ja noudattamaan niitä sekä sovittelupalvelujen tarjontaan sovellettavia muita tehokkaita laadunvalvontakeinoja.

2. Jäsenvaltioiden on edistettävä sovittelijoiden perus- ja jatkokoulutusta sen varmistamiseksi, että sovittelu hoidetaan riidan osapuolten kannalta tehokkaasti, puolueettomasti ja asiantuntevasti.

5 artikla

Sovittelun käyttäminen

1. Tuomioistuin, jossa asia on pantu vireille, voi tarvittaessa ja otettuaan huomioon kaikki asiaan liittyvät seikat kehottaa asianosaisia käyttämään sovittelua riidan ratkaisemiseksi. Tuomioistuin voi myös kehottaa asianosaisia osallistumaan sovitteluun käyttäen koskevaan tiedotustilaisuuteen, jos tällaisia tilaisuuksia järjestetään ja niihin osallistuminen on vaivatonta.

2. Tämä direktiivi ei vaikuta sellaisen kansallisen lainsäädännön soveltamiseen, jonka mukaan sovittelun käyttö on pakollista tai sovitteluun liittyy erilaisia kannustimia tai seuraamuksia joko ennen oikeudenkäyntiä tai sen aikana, edellyttäen, että tällainen lainsäädäntö ei estä riidan osapuolia käyttämästä oikeuttaan saattaa asia tuomioistuimen ratkaistavaksi.

6 artikla

Sovittelulla aikaansaatuisten sopimusten täytäntöönpano

1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että osapuolet voivat tai yksi osapuolista voi toisten nimenomaisella suostumuksella pyytää sovittelulla aikaansaadun kirjallisen sopimuksen sisällön vahvistamista täytäntöönpanokelpoiseksi. Tällaisen sopimuksen sisältö vahvistetaan täytäntöönpanokelpoiseksi, paitsi jos kyseisessä tapauksessa joko sopimuksen sisältö on sen jäsenvaltion lainsäädännön vastainen, jossa pyyntö esitetään, tai jos kyseisen jäsenvaltion lainsäädäntö ei mahdollista sen täytäntöönpanoa.

2. Sopimuksen sisällön täytäntöönpanokelpoisuus voidaan vahvistaa tuomioistuimen tai jonkin muun toimivaltaisen viranomaisen antamalla tuomiolla, päätöksellä tai virallisella asiakirjalla sen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti, jossa pyyntö on esitetty.

3. Jäsenvaltiot ilmoittavat komissiolle ne tuomioistuimet tai muut viranomaiset, joilla on toimivalta vastaanottaa 1 ja 2 kohdan mukaisia hakemuksia.

4. Tämä artikla ei vaikuta sääntöihin, joita sovelletaan 1 kohdan mukaisesti täytäntöönpanokelpoiseksi vahvistetun sopimuksen tunnustamiseen ja täytäntöönpanoon toisessa jäsenvaltiossa.

7 artikla

Sovittelun luottamuksellisuus

1. Koska sovittelu on tarkoitus toteuttaa luottamuksellisesti, jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, elleivät osapuolet toisin sovi, että sovittelijat tai sovittelumenettelyyn osallistuvat henkilöt eivät ole velvollisia todistamaan siviili- tai kauppa-oikeudellisessa oikeudenkäynnissä tai välimiesmenettelyssä sovittelumenettelyn yhteydessä esiin tulleista seikoista, paitsi:

- a) jos tämä on tarpeen asianomaisen jäsenvaltion yleiseen järjestykseen liittyvistä pakottavista syistä, erityisesti kun on tarpeen varmistaa lasten etujen suojaaminen tai estää henkilöiden ruumiillisen tai henkisen koskemattomuuden loukkaaminen; tai
- b) jos sovittelulla aikaansaadun sopimuksen sisällön julkittaminen on tarpeen kyseisen sopimuksen toteuttamiseksi tai täytäntöönpanemiseksi.

2. Edellä oleva 1 kohta ei estä jäsenvaltioita säätämästä tiukempia toimenpiteitä sovittelun luottamuksellisuuden suojaamiseksi.

8 artikla

Sovittelun vaikutus määrä- ja vanhentumisaikoihin

1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että sovittelumenettelyn aikana tapahtuva määrä- tai vanhentumisaikojen umpeutuminen ei estä niitä osapuolia, jotka ovat valinneet sovittelun riidan ratkaisukeinoksi, panemasta myöhemmin vireille kyseeseen riita-asiaan liittyvää oikeudenkäyntiä tai välimiesmenettelyä.

2. Edellä oleva 1 kohta ei vaikuta sellaisissa kansainvälisissä sopimuksissa, joiden osapuolia jäsenvaltiot ovat, oleviin määrä- tai vanhentumisaikoja koskeviin määräyksiin.

9 artikla

Yleisölle tiedottaminen

Jäsenvaltioiden on edistettävä sopiviksi katsomillaan keinoilla sitä, että yleisön saatavilla on erityisesti Internet-sivustoilla tietoa siitä, miten sovittelijoihin ja sovittelupalveluja tarjoaviin organisaatioihin voidaan ottaa yhteyttä.

10 artikla

Tiedot toimivaltaisista tuomioistuimista ja viranomaisista

Komissio saattaa jäsenvaltioiden sille 6 artiklan 3 kohdan nojalla ilmoittamat tiedot toimivaltaisista tuomioistuimista tai viranomaisista yleisön saataville asianmukaisin tavoin.

11 artikla

Uudelleentarkastelu

Komissio toimittaa viimeistään ... (*) Euroopan parlamentille, neuvostolle ja Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta. Kertomuksessa tarkastellaan sovittelun kehitystä koko Euroopan unionissa ja tämän direktiivin vaikutusta jäsenvaltioissa. Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotuksia tämän direktiivin muuttamiseksi.

12 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... (**), lukuun ottamatta 10 artiklaa, jonka noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset on saatettava voimaan viimeistään ... (***). Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

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.

(*) Pyydetään lisäämään 8 vuoden kuluttua tämän direktiivin hyväksymispäivän jälkeen seuraava päivämäärä.

(**) Pyydetään lisäämään 3 vuoden kuluttua tämän direktiivin hyväksymispäivän jälkeen seuraava päivämäärä.

(***) Pyydetään lisäämään 30 kuukauden kuluttua tämän direktiivin hyväksymispäivän jälkeen seuraava päivämäärä.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettuja kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

14 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

13 artikla

Voimaantulo

Tehty ...

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

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

...

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

...

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

1. Komissio toimitti 22. lokakuuta 2004 ehdotuksensa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi eräistä sovittelun näkökohdista siviili- ja kauppaoikeuden alalla.
2. Neuvosto (oikeus- ja sisäasiat) pani 1. ja 2. joulukuuta 2005 pidetyssä istunnossaan merkille yksityisoikeuskomiteassa (ADR) saavutetun yhteisymmärryksen ⁽¹⁾.
3. Euroopan parlamentti antoi 29. maaliskuuta 2007 ensimmäisen käsittelyn lausuntonsa ehdotuksesta ⁽²⁾.
4. Yksityisoikeuskomitea (ADR) tarkasteli 13. huhtikuuta 2007 Euroopan parlamentin tarkistuksia. Tarkastelun tuloksena ehdotuksesta laadittiin konsolidoitu toisinto, josta sitten keskusteltiin useissa kokouksissa ja jonka moni kohta laadittiin uudelleen.
5. Pysyvien edustajien komitea vahvisti 3. lokakuuta 2007 komiteassa käytyjen keskustelujen tuloksena syntyneen välitysehdotustekstin ⁽³⁾, jonka pohjalta aloitetaan neuvottelut Euroopan parlamentin kanssa tarkoituksena yhteisymmärryksen pääseminen toisessa käsittelyssä.
6. Euroopan parlamentin kanssa tämän jälkeen käydyn yhteydenpidon kuluessa välitysehdotustekstiin päätettiin tehdä vielä joitain tarkistuksia. Neuvosto (oikeus- ja sisäasiat) pääsi 8. ja 9. marraskuuta 2007 pidetyssä istunnossaan poliittiseen yhteisymmärryksen tästä uudesta tekstistä ⁽⁴⁾. Euroopan parlamentti vahvisti tässä yhteydessä, että se voi hyväksyä tekstin.
7. Neuvosto vahvisti yksimielisesti yhteisen kantansa 28. helmikuuta 2008.

II YHTEISEN KANNAN ERITTELY

8. Neuvoston yhteinen kanta vastaa tekstiä, josta päästiin poliittiseen yhteisymmärryksen marraskuussa 2007 ja jossa on otettu huomioon neuvoston, komission ja Euroopan parlamentin välillä Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnon hyväksymisen jälkeen käytyjen neuvottelujen tulokset.

A. Johdanto-osan kappaleita koskevat tarkistukset 1–11

9. Neuvosto sisällytti mahdollisuuksien mukaan yhteiseen kantaansa tarkistukset 1–11 sisällöltään, mutta monet tarkistuksista on laadittu uudelleen ja otettu mukaan tekstiin eri järjestyksessä direktiiviehdotuksen lopullisen sanamuodon ja rakenteen huomioon ottamiseksi.
10. Neuvosto ei hyväksynyt tarkistusta 2, mutta säilytti johdanto-osan 18 kappaleessa viittauksen tarkistuksessa mainittuun komission suositukseen. Tarkistus 4 on otettu huomioon johdanto-osan 8 kappaleessa, mutta ytimekkäämmässä muodossa. Tarkistuksen 6 viimeinen virke jätettiin pois, koska neuvosto säilytti 7 a artiklan joulukuussa 2005 saavutetun yhteisymmärryksen mukaisena (yhteisen kannan 8 artikla). Tarkistus 10 otettiin mukaan johdanto-osan 17 kappaleeseen sisällöltään, mutta erityiset viittaukset komission suosituksiin sekä viittaus sovittelijoita koskevan menettelysäännön julkaisemiseen jätettiin pois.
11. Neuvosto lisäsi joitain uusia johdanto-osan kappaleita selvittääkseen tarkemmin joitain direktiiviehdotuksessa olevia seikkoja. Neuvosto halusi tuoda esiin, että sovitteluprosessin yhteydessä tullaan käyttämään yhä enemmän nykyaikaista viestintäteknologiaa, ja siksi se lisäsi johdanto-osan 9 kappaleen, jossa tätä seikkaa käsitellään. Neuvosto halusi myös tehdä selväksi, että direktiiviehdotuksessa ei säädetä täytäntöönpanosääntöistä ja että näin ollen tämä direktiivi ei vaikuta jäsenvaltioiden nykyisiin täytäntöönpanosääntöihin (johdanto-osan 22 kappale). Lopuksi neuvosto lisäsi paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen noudattamiseksi johdanto-osan 26 kappaleen, jossa jäsenvaltioita kannustetaan laatimaan vastaavuustaulukoita, kun ne panevat direktiiviä täytäntöön.

⁽¹⁾ 15043/05 JUSTCIV 217 CODEC 1102.

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

⁽³⁾ 13290/07 JUSTCIV 243 CODEC 1000.

⁽⁴⁾ 14316/07 JUSTCIV 278 CODEC 1130.

B Artikloita koskevat tarkistukset 12–34

12. Neuvosto hyväksyi 1 artiklaa koskevat tarkistukset 12, 13 ja 14, jotka vastaavat pitkälti joulukuun 2005 yhteisymmärrystekstiä. Ehdotusta, jonka mukaan 2 kohdan ensimmäisestä virkkeestä poistettaisiin osa, ei kuitenkaan hyväksytty, mutta poikkeusta koskeva kohta muotoiltiin eri tavalla ja yhteisen kannan teksti kuuluu nyt seuraavasti: ”lukuun ottamatta oikeuksia ja velvoitteita, joista osapuolet eivät asianomaisen sovellettavan lain nojalla saa sopia”. Tämän lisäksi johdanto-osan 10 kappaleessa on tätä säännöstä koskeva selvitys.
13. Neuvosto otti mukaan sisällöltään tarkistuksen 15, jossa ehdotettiin uutta artiklaa direktiivin rajat ylittävistä luonteesta, mutta laati säännöksen osittain uudelleen. Se lisäsi myös uuden johdanto-osan kappaleen (johdanto-osan 15 kappale) tehdäkseen 1 kohdan vielä selymmäksi.
14. Tarkistukset 16 ja 17 otettiin huomioon nykyisessä 3 artiklassa. Neuvosto hyväksyi sen, että tekstissä nimenomaisesti mainitaan sovittelun olevan vapaaehtoista luonteeltaan, ja se korosti tätä myös johdanto-osan 13 kappaleessa. Siksi neuvosto katsoi, ettei tätä seikkaa koskevan uuden kohdan lisääminen ollut tarpeen niin kuin Euroopan parlamentti oli ehdottanut tarkistuksessa 21. Neuvosto päätti säilyttää nykyisen 3 artiklan b alakohdassa joulukuun 2005 yhteisymmärrystekstin, koska katsoi, että tästä käy riittävän selvästi ilmi, mitkä vaatimukset sovittelijan on täytettävä sovittelua hoitaessaan.
15. Neuvosto sisällytti yhteisen kannan 4 artiklaan tarkistuksen 18 lukuun ottamatta ehdotettua 3 kohtaa, jota neuvosto ei voinut hyväksyä.
16. 3 artiklaa (yhteisen kannan 5 artikla) koskevat tarkistukset 19 ja 10, jotka vastasivat joulukuun 2005 yhteisymmärrystekstiä, hyväksyttiin kokonaisuudessaan. Sama koskee säännösten poistamista koskevia tarkistuksia 22 ja 27.
17. Neuvosto hyväksyi 5 artiklaa (yhteisen kannan 6 artiklaa) koskevat tarkistukset 23–26 muotoilemalla hieman 1 kohtaa, jotta teksti olisi selkeämpi.
18. Neuvosto hyväksyi tarkistuksesta 28 merkittävän osan, joka on otettu huomioon yhteisen kannan 7 artiklassa. Neuvosto päätti kuitenkin säilyttää säännöksen joulukuun 2005 yhteisymmärryksen mukaisena. Tämä tarkoittaa, ettei neuvosto hyväksynyt sitä, että sovittelun osapuolet eivät voisi paljastaa sovitteluprosessia koskevia tietoja eikä sitä, että tietojenpaljastamiskiello koskisi myös tietojen paljastamista kolmansille osapuolille. Säilyttämällä yhteisymmärryksen tekstin neuvosto päätti myös, ettei jäsenvaltioita velvoiteta varmistamaan, ettei sovittelun osapuolilla olisi oikeutta toimia todistajina.
19. Neuvosto ei voinut hyväksyä tarkistusta 29, koska sen mielestä tarkistuksen säännökset olivat liian yksityiskohtaisia direktiiviä varten. Siksi se säilytti yhteisen kannan 8 artiklan joulukuun 2005 yhteisymmärryksen mukaisena. Tämän artiklan merkitystä korostaakseen ja Euroopan parlamentin huolenaiheiden huomioonottamiseksi neuvosto kuitenkin lisäsi uuden johdanto-osan kappaleen (johdanto-osan 24 kappale), josta käy selvästi ilmi, että säännöksessä asetetaan jäsenvaltioille tulosta koskeva velvoite. Neuvosto hyväksyi saman artiklan 2 kohtaa koskevan tarkistuksen 30, mutta säännöksen loppuosaa pidettiin turhana ja siksi se jätettiin pois lopullisesta tekstistä.
20. Neuvosto hyväksyi tarkistuksen 31, joka on otettu huomioon yhteisen kannan uudessa 9 artiklassa ja vastaavassa johdanto-osan kappaleessa (johdanto-osan 25 kappale).
21. Neuvosto ei hyväksynyt tarkistusta 32 sillä perusteella, että sovittelijoita koskevaa eurooppalaista menettelysääntöä ei voida julkaista Euroopan unionin virallisessa lehdessä, koska menettelysääntö ei ole virallisesti hyväksytty teksti. Neuvosto lisäsi kuitenkin menettelysääntöä koskevan viittauksen johdanto-osan 17 kappaleeseen, kuten edellä 10 kohdassa mainittiin.

22. Neuvosto hyväksyi sisällöltään uudelleentarkastelulauseketta koskevan tarkistuksen 33, ja tällainen säännös on nyt yhteisen kannan 11 artiklassa, mutta eri tavoin muotoiltuna. Neuvosto ei voinut hyväksyä ehdotetun uudelleentarkastelulausekkeen loppuosaa, joka koski määrä- ja vanhentumisaikojen yhdenmukaistamista. Se ei voinut myöskään hyväksyä tarkistusta 29, joka koski samaa aiheita käsittelevää artiklaa. Tämä nimenomainen säännös kuului asioihin, joista neuvoteltiin Euroopan parlamentin kanssa, ja nykyisestä tekstistä oli jo sovittu.
23. Neuvosto ei voinut hyväksyä tarkistusta 34, koska siinä ehdotettiin, että täytäntöönpano tapahtuisi vapaaehtoisin sopimuksin, mikä olisi mahdotonta oikeudellisista syistä. Tällainen virke sisällytettiin kuitenkin johdanto-osan 14 kappaleeseen, jotta olisi selvää, että nykyiset itsesääntelevät sovittelu-järjestelmät voidaan säilyttää, mikäli ne koskevat asioita, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan. Direktiivin noudattamispäivämääräksi neuvosto ei valinnut tarkistuksessa 34 ehdotettuja päivämääriä. Jäsenvaltioilla on nyt 36 kuukautta direktiivin antamispäivästä aikaa saattaa direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöään, mutta niiden on ilmoitettava viimeistään 30 kuukauden kuluessa komissiolle toimivaltaista tuomioistuinta tai viranomaista koskevat tiedot.

III YHTEENVETO

24. Neuvosto pitää yhteistä kantaansa tasapainoisena tekstinä, jossa on uskollisesti otettu huomioon Euroopan parlamentin kanssa lokakuussa 2007 käydyissä neuvotteluissa saavutettu yhteisymmärrys.
-

Neuvoston 3 päivänä maaliskuuta 2008 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 12/2008,

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/.../EY antamiseksi yhteisön rautateiden turvallisuudesta annetun direktiivin 2004/49/EY (rautatieturvallisuudirektiivi) muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2008/C 122 E/02)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

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

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Rautatiekuljetuspalvelujen yhteismarkkinoiden luomiseen tähtävien toimien jatkamiseksi Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet direktiivin 2004/49/EY ⁽³⁾, jolla luodaan rautateiden turvallisuutta koskeva yhteinen sääntelykehys.
- (2) Rautatiekulkuneuvojen käyttöönottoa koskeviin lupamenettelyihin sovellettiin alun perin Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 23 päivänä heinäkuuta 1996 annettua neuvoston direktiiviä 96/48/EY ⁽⁴⁾ ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2001/16/EY ⁽⁵⁾ yhteisön rautatiejärjestelmän uusien tai uudistettujen osien osalta sekä direktiiviä 2004/49/EY jo käytössä olevien kulkuneuvojen osalta. Paremmen sääntelyn periaatteiden mukaisesti sekä yhteisön lainsäädännön yksinkertaistamiseksi ja uudistamiseksi kaikki säännökset, jotka koskevat rautatiekulkuneuvojen käyttöönottoa koskevia lupamenettelyjä, olisi sisällytettävä yhteen säädökseen. Direktiivin 2004/49/EY nykyinen 14 artikla olisi näin ollen poistettava ja uusi säännös jo käytössä olevien kulkuneuvojen käyttöönottoa koskevista lupamenettelyistä olisi sisällytettävä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä

...päivänä ...kuuta ... annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2008/.../EY ⁽⁶⁾, jäljempänä 'rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi', joka on korvannut direktiivit 96/48/EY ja 2001/16/EY.

- (3) Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) vuoden 1999 muutosten voimaantulo 1 päivänä heinäkuuta 2006 on tuonut mukanaan uusia sääntöjä, joita sovelletaan kulkuneuvojen käyttöä koskeviin sopimuksiin. Sen liitteenä olevat vaunujen käyttöä kansainvälisessä rautatieliikenteessä koskevia sopimuksia koskevat yhdenmukaiset oikeussäännökset (CUV) eivät enää edellytä, että vaunujen haltijat rekisteröivät vaununsa rautatieyrityksessä. Aiempaa rautatieyritysten välistä sopimusta ("Regolamento Internazionale Veicoli", RIV) ei enää sovelleta, vaan se on osittain korvattu rautatieyritysten ja vaunujen haltijoiden välisellä uudella yksityisellä ja vapaaehtoisella yleisellä sopimuksella vaunujen käytöstä (GCU-sopimus); sen mukaan vaunujen haltijat ovat vastuussa vaunujensa huollosta. Näiden muutosten huomioon ottamiseksi ja direktiivin 2004/49/EY täytäntöönpanon helpottamiseksi rautatieyritysten turvallisuustodistusten myöntämisen osalta olisi määriteltävä käsitteet "haltija" ja "kunnossapidosta vastaava yksikkö" sekä määriteltävä näiden toimijoiden ja rautatieyritysten välinen suhde.

⁽¹⁾ EUVL C 256, 27.10.2007, s. 39.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 29. marraskuuta 2007, neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 3. maaliskuuta 2008, ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta (rautatieturvallisuudirektiivi) (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44). Oikaistu toisinto julkaistu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16.

⁽⁴⁾ EYVL L 235, 17.9.1996, s. 6, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2007/32/EY (EUVL L 141, 2.6.2007, s. 63).

⁽⁵⁾ EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2007/32/EY.

- (4) "Haltijan" määritelmän olisi vastattava mahdollisimman suurelta osin vuoden 1999 COTIF-yleissopimuksessa käytettyä määritelmää. Kulkuneuvojen haltijat voivat olla monen tyyppisiä toimijoita, kuten omistaja, vaunuja liiketoiminnassa käyttävä yhtiö, kulkuneuvoja rautatieyritykselle vuokraava yhtiö, rautatieyritys tai kulkuneuvoja infrastruktuurinsa kunnossapitoon käyttävä infrastruktuurin haltija. Kulkuneuvo on näiden toimijoiden määräämisvallassa sen käyttämiseksi rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden kuljetusvälineenä. Epäselvyyksien välttämiseksi haltijan olisi oltava selvästi määritetty rautateiden yhteentoimivuusdirektiivin 33 artiklassa säädettyssä kansallisessa kulkuneuvorekisterissä.

⁽⁶⁾ EUVL L ...

- (5) Ennen kuin kulkuneuvo otetaan käyttöön tai sitä käytetään verkossa, sen kunnossapidosta vastaava yksikkö olisi määritettävä kansallisessa kalustorekisterissä. Haltija ja kunnossapidosta vastaava yksikkö voivat olla sama henkilö tai elin. Erityistapauksissa ei kuitenkaan ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista määrittää kunnossapidosta vastaavaa yksikköä, esimerkiksi jos kulkuneuvo otetaan käyttöön ensimmäistä kertaa kolmannessa maassa tai kulkuneuvoja hinataan niiden ottamiseksi käyttöön verkon toisessa osassa tai erityisten kuljetuspalvelujen suorittamiseksi. Tällaisissa poikkeustapauksissa asianomaisella kansallisella turvallisuusviranomaisella olisi oltava mahdollisuus hyväksyä kulkuneuvot siinä verkossa, jonka osalta se on toimivaltainen, vaikkei kulkuneuvoille osoiteta kunnossapidosta vastaavaa yksikköä.
- (6) Jos tämä kunnossapidosta vastaava yksikkö on rautatieyrittäjä tai infrastruktuurin haltija, sen turvallisuusjohtamisjärjestelmään sisältyy kunnossapitojärjestelmä eikä se tarvitse muuta sertifiointia. Jos kunnossapidosta vastaava yksikkö ei ole rautatieyrittäjä tai infrastruktuurin haltija, se voitaisiin sertifioida Euroopan rautatieviraston kehittämän ja komission hyväksymän järjestelmän mukaisesti. Tälle toimijalle myönnetty todistus takaisi, että tämän direktiivin kunnossapitoa koskevat vaatimukset täyttyvät kaikkien niiden kulkuneuvojen osalta, joista se on vastuussa. Tällaisen todistuksen olisi oltava voimassa koko yhteisössä.
- (7) Rautateiden yhteentoimivuusdirektiivin puitteissa kehitetään kunnossapitoa koskevia vaatimuksia erityisesti osana liikkuvan kaluston yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä (YTE). Tämän direktiivin voimaantulon seurauksena on tarpeen varmistaa näiden YTE:ien ja komission hyväksymien kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointivaatimusten välinen yhdenmukaisuus. Komissio toteuttaa tämän muuttamalla tarvittaessa asiaan liittyviä YTE:itä käyttäen rautateiden yhteentoimivuusdirektiivissä tarkoitettua menettelyä.
- (8) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta eli turvallisuustodistuksia koskevien yhtenäisten periaatteiden vahvistamista, vaan se voidaan toiminnan laajuuden 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.
- (9) Direktiivin 2004/49/EY täytäntöönpanon edellyttämistä toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY mukaisesti ⁽¹⁾.
- (10) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta tarkistaa ja mukauttaa direktiivin 2004/49/EY liitteitä, hyväksyä ja tarkistaa yhteisiä turvallisuusmenetelmiä ja yhteisiä turvallisuustavoitteita sekä myös vahvistaa kunnossapitoa koskeva sertifiointijärjestelmä. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa direktiivin 2004/49/EY muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä uusilla muilla kuin keskeisillä osilla, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (11) Sellaisen jäsenvaltion osalta, jolla ei ole rautatiejärjestelmää ja joka ei aio rakentaa sellaista lähitulevaisuudessa, velvoite saattaa tämän direktiivin säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä ja panna ne täytäntöön olisi suhteeton ja hyödytön. Tämän direktiivin kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista ja sen täytäntöönpanoa koskevan velvoitteen ei sen vuoksi pitäisi koskea tällaista jäsenvaltiota niin kauan kuin sillä ei ole rautatiejärjestelmää.
- (12) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen ⁽²⁾ 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita rohkaistaan laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoita, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisemaan ne.
- (13) Sen vuoksi direktiivi 2004/49/EY olisi muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutokset

Muutetaan direktiivi 2004/49/EY seuraavasti:

1) Lisätään 3 artiklaan alakohdat seuraavasti:

"s) 'haltijalla' henkilöä tai toimijaa, joka kulkuneuvon omistajana tai sen käyttöoikeuden omaavana käyttää kulkuneuvoa kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity sellaiseksi yhteisön rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta ...päivänä ...kuuta ... annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/.../EY, jäljempänä 'rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi', 33 artiklassa säädettyyn kansalliseen kulkuneuvorekisteriin (*);

t) "kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä" kulkuneuvon kunnossapidosta vastaavaa yksikköä, joka on rekisteröity sellaiseksi kansalliseen kalustorekisteriin;

⁽¹⁾ EUVL 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.

- u) "kulkuneuvolla" raideliikenteen kulkuneuvoa, joka liikkuu omilla pyörillään raiteilla joko omalla konevoimallaan tai ilman sitä. Kulkuneuvo muodostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja toiminnallisesta osajärjestelmästä tai tällaisten osajärjestelmien osista.
- (*) EUVL L ..."
- 2) Korvataan 4 artiklan 4 kohdassa ilmaisu "vaunuvastaavan" ilmaisulla "haltijan".
- 3) Korvataan 5 artiklan 2 kohta seuraavasti:
- "2. Liite I on tarkistettava ennen 30 päivää huhtikuuta 2009 erityisesti yhteisiä turvallisuusindikaattoreita koskevien yhteisten määritelmien sekä onnettomuuksien kustannusten yhteisten laskentatapojen sisällyttämiseksi siihen. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen."
- 4) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:
- a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:
- "1. Komissio hyväksyy ennen 30 päivää huhtikuuta 2008 yhteisten turvallisuusmenetelmien ensimmäisen erän, joka kattaa ainakin 3 kohdan a alakohdassa kuvatut menetelmät. Nämä turvallisuusmenetelmät julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
- Komissio hyväksyy ennen 30 päivää huhtikuuta 2010 yhteisten turvallisuusmenetelmien toisen erän, joka kattaa loput 3 kohdassa kuvatut menetelmät. Nämä turvallisuusmenetelmät julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
- Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen."
- b) Korvataan 3 kohdan c alakohta seuraavasti:
- "c) menetelmiä, joilla valvotaan, että rautatiejärjestelmän rakenteellisia osajärjestelmiä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti, mikäli YTE:t eivät vielä niitä kata."
- c) Korvataan 4 kohta seuraavasti:
- "4. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on tarkistettava säännöllisin väliajoin ottaen huomioon niiden soveltamisesta saatu kokemus ja rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen sekä jäsenvaltioille 4 artiklan 1 kohdassa asetetut velvoitteet. Kyseinen toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen."
- 5) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:
- a) Korvataan 3 kohdan ensimmäinen ja toinen alakohta seuraavasti:
- "Yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevien luonnosten ensimmäisen erän on perustuttava jäsenvaltioissa voimassa olevien tavoitteiden ja turvallisuustason tarkasteluun, ja sillä on varmistettava, ettei rautatiejärjestelmän nykyinen turvallisuustaso laske missään jäsenvaltiossa. Komissio hyväksyy sen ennen 30 päivää huhtikuuta 2009, ja se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen."
- Yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevien luonnosten toisen erän on perustuttava yhteisten turvallisuustavoitteiden ensimmäisestä erästä ja niiden täytäntöönpanosta saatuihin kokemuksiin. Siitä on käytävä ilmi mahdolliset painopistealueet, joilla turvallisuutta on edelleen parannettava. Komissio hyväksyy sen ennen 30 päivää huhtikuuta 2011, ja se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen."
- b) Korvataan 5 kohta seuraavasti:
- "5. Yhteisiä turvallisuustavoitteita on tarkistettava säännöllisin väliajoin ottaen huomioon rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen."
- 6) Muutetaan 10 artikla seuraavasti:
- a) Korvataan 1 kohdan toinen alakohta seuraavasti:
- "Turvallisuustodistus on tarkoitettu osoitukseksi siitä, että rautatieyriety on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja että se pystyy täyttämään YTE:ssä ja muussa asiaa koskevassa yhteisön lainsäädännössä sekä kansallisissa turvallisuussäännöissä vahvistetut vaatimukset riskien hallitsemiseksi ja kuljetuspalvelujen tarjoamiseksi rautatieverkossa turvallisesti."
- b) Korvataan 2 kohdan b alakohta seuraavasti:
- "b) todistus, jolla vahvistetaan niiden määräysten hyväksyntä, jotka rautatieyriety on antanut täyttääkseen erityisvaatimukset, joita sen palvelujen tarjoaminen turvallisesti asianomaisessa verkossa edellyttää. Vaatimukset voivat koskea YTE:ien ja kansallisten turvallisuussääntöjen soveltamista, verkon käyttösäännöt mukaan luettuina, henkilöstön todistusten hyväksymistä ja rautatieyrityksen käyttämien kulkuneuvojen käyttöönottoa koskevia lupia. Todistusten on perustuttava liitteessä IV kuvattuihin rautatieyrityksen toimittamiin asiakirjoihin."

7) Korvataan 14 artikla seuraavasti:

”14 artikla

Kulkuneuvojen huolto

1. Kullakin kulkuneuvolla on oltava ennen sen käyttöönottoa tai käyttämistä verkossa sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö, ja toimijan on oltava rekisteröity kansalliseen kalustorekisteriin rautateiden yhteentoimivuusdirektiivin 33 artiklan mukaisesti.

2. Asianomaiset kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat päättää poikkeustapauksissa ja omien verkkojensa osalta poikkeuksista 1 kohdassa säädettyyn veloitteeseen.

3. Kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava huoltojärjestelmän avulla, että kulkuneuvot ovat turvallisessa käyttökunnossa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 artiklassa tarkoitettua rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden vastuuta.

4. Jos kunnossapidosta vastaava yksikkö on rautatieyritys tai infrastruktuurin haltija, tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettu järjestelmä toteutetaan 9 artiklan mukaisen turvallisuusjohtamisjärjestelmän avulla.

5. Jos kunnossapidosta vastaava yksikkö ei ole rautatieyritys tai infrastruktuurin haltija, se voidaan sertifioida 6 kohdan mukaisesti.

6. Komissio toteuttaa viraston suosituksen perusteella ... päivään ...kuuta ... (*) mennessä toimenpiteen, jolla otetaan käyttöön kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi sen kunnossapitojärjestelmän osalta. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen. Toimenpiteeseen sisältyvät vaatimukset, jotka koskevat kunnossapitoa vastaavan yksikön sertifiointia sen kunnossapitojärjestelmän hyväksymisen pohjalta, todistuksen muotoa ja voimassaoloa sekä sen myöntämisestä vastaavaa elintä tai vastaavia elimiä sekä sertifiointijärjestelmän toiminnan osalta tarvittavaa valvontaa.

7. Tämän artiklan 6 kohdan mukaisesti myönnettyissä todistuksissa on vahvistettava tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten mukaisuus, ja todistusten on oltava voimassa koko yhteisössä. Jos kunnossapidosta vastaava yksikkö ei ole sertifioitu, rautatieyrityksen tai infrastruktuurin haltijan on varmistettava 9 artiklassa esitetyn turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä avulla, että kaikkia asiaankuuluvia kunnossapitomenettelyjä sovelletaan asianmukaisesti.”

(*) Yksi vuosi tämän direktiivin voimaantulosta.

8) Muutetaan 16 artiklan 2 kohta seuraavasti:

a) Korvataan a alakohta seuraavasti:

”a) se myöntää käyttöönottoluvat rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille rautateiden yhteentoimivuusdirektiivin 15 artiklan mukaisesti ja tarkastaa, että niitä käytetään ja ylläpidetään asiaankuuluvien olennaisten vaatimusten mukaisesti,”

b) Kumotaan b alakohta.

c) Korvataan g alakohta seuraavasti:

”g) se valvoo, että kulkuneuvot on asianmukaisesti rekisteröity kansalliseen kalustorekisteriin ja että siihen sisältyvät turvallisuuteen liittyvät tiedot ovat täsmällisiä ja ajan tasalla.”

9) Lisätään 18 artiklaan alakohta seuraavasti:

”e) poikkeuksista, joista on päätetty 14 artiklan 2 kohdan mukaisesti.”

10) Korvataan 26 artikla seuraavasti:

”26 artikla

Liitteiden mukauttaminen

Liitteet mukautetaan tieteen ja tekniikan kehitykseen. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.”

11) Muutetaan 27 artikla seuraavasti:

a) Lisätään kohta seuraavasti:

”2 a. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohdassa ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.”

b) Kumotaan 4 kohta.

12) Poistetaan liitteessä II oleva 3 kohta.

2 artikla

Täytäntöönpano ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattaminen

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... (**). Niiden on viipymättä toimitettava kyseiset säännökset kirjallisina 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.

(**) 24 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

Velvoitteet, jotka koskevat tämän direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanoa, eivät koske Kyproksen tasavaltaa ja Maltan tasavaltaa niin kauan kuin niiden alueilla ei ole rautatiejärjestelmää.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettuihin kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

...

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

...

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio esitti 13. joulukuuta 2006 kolme lainsäädäntöehdotusta, joiden pääasiallinen tavoite on helpottaa raideliikenteen kulkuneuvojen liikkumista Euroopan unionissa:

- ehdotus direktiiviksi yhteisön rautateiden turvallisuudesta annetun direktiivin 2004/49/EY (jäljempänä 'rautatieturvallisuudirektiivi') muuttamisesta ⁽¹⁾;
- ehdotus direktiiviksi yhteisön rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta ⁽²⁾ (jäljempänä 'rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi');
- ehdotus asetukseksi Euroopan rautatieviraston perustamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 881/2004 (jäljempänä 'virastoasetus') muuttamisesta ⁽³⁾.

Euroopan parlamentti äänesti 29. marraskuuta 2007 ensimmäisen käsittelyn lausunnostaan.

Neuvosto vahvistaa yhteisen kantansa 3. maaliskuuta 2008. Neuvosto otti käsittelyssään huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽⁴⁾. Alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa edellä mainituista ehdotuksista.

II YHTEISEN KANNAN ERITTELY

1. Yleistä

Jotta rautatiet voisivat täyttää keskeisen tehtävänsä Euroopan unionin kestävästä liikkuvuudesta osalta, neuvoston tavoitteena on yhtenäisen eurooppalaisen rautatieliikennealueen asteittainen kehittäminen. Tässä yhteydessä neuvosto katsoo, että kyseisillä kolmella säädösehdotuksella, joissa laaditaan uudelleen tavanomaista ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää koskevat yhteentoimivuusdirektiivit ja muutetaan rautatieturvallisuudirektiiviä ja virastoasetusta, voidaan parantaa merkittävästi Euroopan rautateiden sääntelykehiksen teknistä osaa.

Näillä ehdotuksilla vähennetään esteitä, joita raideliikenteen kulkuneuvojen vapaalla liikkuvuudella Euroopan rautatieverkostossa on, ja helpotetaan täten raideliikenteen kulkuneuvojen lupien ristiinhyväksyntää jäsenvaltioiden kesken.

Neuvosto ja parlamentti pääsivät yhteisymmärrykseen ensimmäisessä käsittelyssä ehdotuksesta rautateiden yhteentoimivuusdirektiiviksi, joten neuvosto voi antaa ehdotetun säädöksen siten muutettuna. Neuvosto ja parlamentti eivät kuitenkaan saavuttaneet yhteisymmärrystä ensimmäisessä käsittelyssä rautatieturvallisuudirektiivin ja virastoasetuksen muuttamista koskevista ehdotuksista. Näin ollen neuvosto vahvisti yhteiset kannat molemmista ehdotuksista ottaen asianmukaisesti huomioon tarkistukset, jotka parlamentti esitti ensimmäisen käsittelyn lausunnoissaan.

2. Keskeiset poliittiset kysymykset

Kolme tärkeintä neuvoston tekemää muutosta komission ehdotukseen on esitetty jäljempänä. Lisäksi neuvosto teki Kyprosta ja Maltaa koskevan poikkeuksen.

2.1 Kaikkien lupamenettelyjä koskevien säännösten sisällyttäminen yhteen säädökseen

Tällä hetkellä voimassa oleviin rautatieturvallisuudirektiiviin ja rautateiden yhteentoimivuusdirektiiviin sisältyy säännöksiä, joissa käsitellään lupamenettelyjä raideliikenteen kulkuneuvojen käyttöön ottamiseksi. Yhteentoimivuusdirektiiveissä käsitellään yhteisön rautatiejärjestelmän uusia tai uudistettuja osia ja turvallisuudirektiivissä jo käytössä olevia kulkuneuvoja. Parempaan sääntelyyn tähtäävien toimien mukaisesti sekä yhteisön lainsäädännön yksinkertaistamiseksi neuvosto sisällyttää

⁽¹⁾ EUVL C 126, 7.6.2007, s. 7.

⁽²⁾ EUVL C 126, 7.6.2007, s. 7.

⁽³⁾ EUVL C 126, 7.6.2007, s. 7.

⁽⁴⁾ EUVL C 256, 27.10.2007, s. 39.

yhteen säädökseen kaikki säännökset, jotka koskevat lupamenettelyjä kulkuneuvojen käyttöön ottamiseksi. Tätä varten rautatieturvallisuudirektiivin muuttamista koskevan ehdotuksen nykyinen mutta muutettu 14 artikla, uusi 14 a artikla ja uusi liite siirretään uudelleenlaadittuun rautateiden yhteentoimivuudirektiiviin. Parlamentti hyväksyi tämän siirron rautateiden yhteentoimivuudirektiiviä koskevan ensimmäisen käsittelyn yhteisymmärryksen yhteydessä. Näin ollen neuvosto voi periaatteen osalta hyväksyä tarkistukset 20, 26 ja 27 kokonaisuudessaan. Lisäksi neuvosto voi hyväksyä tarkistuksen 18 periaatteen ottaen huomioon, että siirron seurauksena lainsäätäjä voi pidättäytyä viittaamasta lupamenettelyihin muutetussa rautatieturvallisuudirektiivissä.

2.2 Tehtävien ja vastuun selventäminen kunnossapidon osalta

Uuden kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan vuoden 1999 yleissopimuksen (COTIF-yleissopimus) 1. heinäkuuta 2006 tapahtuneen voimaantulon seurauksena kulkuneuvojen haltijoita ei enää veloiteta rekisteröimään vaunujaan rautatieyrityksessä. Tämän johdosta ja jotta voitaisiin mahdollistaa se, että rautatieyritykset voivat tarjota liikennepalveluja verkostossa turvallisesti, neuvosto määrittää kunnossapitoon liittyvät uudet tehtävät ja vastuun. Tätä varten neuvosto esittää "haltijan" uuden määritelmän ja ottaa käyttöön "kunnossapidosta vastaavan toimijan" käsitteen.

Vaikka neuvosto noudattaa mahdollisimman tarkoin COTIF-yleissopimuksessa käytettyä määritelmää, se luo selkeän yhteyden haltijan ja sen kulkuneuvon välille asettamalla haltijoille veloitteen rekisteröityä sellaisiksi kansallisessa rekisterissä. Neuvosto voi hyväksyä tarkistuksen 8 kokonaisuudessaan, koska neuvosto ja parlamentti ovat "haltijan" määritelmästä yhtä mieltä. Lisäksi tarkistus 9, joka esitettiin oikean terminologian varmistamiseksi, voidaan hyväksyä periaatteeltaan.

Yhteisessä kannassa esitetään, että kunnossapidosta vastaavien toimijoiden on varmistettava kunnossapitojärjestelmän avulla, että kulkuneuvot ovat turvallisessa käyttökunnossa. Tätä varten kullakin kulkuneuvolla on oltava ennen sen käyttöönottoa tai käyttämistä verkossa sille osoitettu kunnossapidosta vastaava toimija. Lisäksi kunkin kunnossapidosta vastaavan toimijan on oltava rekisteröity kansalliseen rekisteriin. Kansallinen turvallisuusviranomainen voi päättää ainoastaan poikkeustapauksissa ja oman verkkonsa osalta poikkeuksista veloitteeseen osoittaa kulkuneuvolle kunnossapidosta vastaava toimija. Viranomaisen on julkaistava tällaiset poikkeukset vuosikertomuksessaan. Neuvosto pyrkii tällä järjestelmällä mahdollistamaan sen, että rautatieyritykset ja infrastruktuurin haltijat voivat helposti määrittää, kuka vastaa niiden liikennöimien kulkuneuvojen kunnossapidosta.

2.3 Kunnossapidon sertifiointi

Vakuuttaakseen sekä kansalliset turvallisuusviranomaiset sekä kuljetusketjuun osallistuvat siitä, että vaunujen kunnossapitoa valvotaan tehokkaasti, neuvosto vahvistaa komission ehdotuksessa olevaa, kunnossapidon sertifiointia koskevaa säännöstä. Komissio ehdotti, että tarvittaessa olisi vahvistettava kunnossapitoa koskeva kulkuneuvojen haltijoiden sertifiointijärjestelmä. Tämän sijasta neuvosto hyväksyi säännöksen, jossa komissio veloitetaan toteuttamaan viimeistään vuoden kuluttua rautatieturvallisuudirektiivin muuttamista koskevan direktiivin voimaantulosta toimenpide, jolla otetaan käyttöön kunnossapidosta vastaavien toimijoiden sertifiointi niiden kunnossapitojärjestelmien osalta. Sekä komission ehdotuksessa että neuvoston yhteisessä kannassa tämä sertifiointijärjestelmä perustuu Euroopan rautatieviraston suositukseen. Neuvosto varmistaa, että myönnetty todistus on voimassa koko yhteisössä ja että siinä taataan, että sertifioitu toimija täyttää rautatieturvallisuudirektiivin mukaiset kunnossapitovaatimukset kaikkien niiden kulkuneuvojen osalta, joista se on vastuussa.

Lisäksi kunnossapidosta vastaavat toimijat voivat osallistua tähän sertifiointijärjestelmään vapaaehtoisesti. Selventääkseen, että rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden osalta ei oteta käyttöön uusia vaatimuksia, neuvosto täsmentää lopuksi, että kunnossapitojärjestelmä sisältyy

turvallisuusjohtamisjärjestelmään, joka rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden on otettava käyttöön jo nykyisen rautatieturvallisuudirektiivin mukaan.

Parlamentti ehdottaa tarkistuksessa 21 raideliikenteen kulkuneuvojen kunnossapitojärjestelmää, joka poikkeaa kahdessa pääkohdassa neuvoston esittämästä järjestelmästä. Ensimmäkin, siinä missä neuvosto ottaa käyttöön kunnossapidosta vastaavan toimijan käsitteen vaunuja koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä 28. heinäkuuta 2006 tehdyn komission päätöksen ja kansallista rekisteriä koskevasta yhteisestä eritelmästä 9. marraskuuta 2007 tehdyn komission päätöksen mukaisesti, parlamentti osoittaa suoran vastuun kulkuneuvon kunnossapidosta haltijalle. Toiseksi parlamentti esittää pakollista kunnossapidon sertifiointijärjestelmää, kun taas neuvosto ehdottaa vapaaehtoista järjestelmää Euroopan rautatieviraston esittämän kokonaisnäkemys mukaisesti.

Neuvosto ei voi hyväksyä tarkistusta 21 kolmesta syystä. Ensimmäiseksi haltijan asettaminen vastuuseen kulkuneuvon kunnossapidosta ei vaikuta johdonmukaiselta turvallista liikennöintiä koskevan rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden kokonaisvastuun kanssa sellaisena kuin siitä säädetään rautatieturvallisuudirektiivin muissa keskeisissä säännöksissä, erityisesti 4 artiklassa. Toiseksi neuvoston mukaan pakollinen osallistuminen kunnossapitojärjestelmään ei ole aina asianmukaista ja saattaisi johtaa tarpeettomiin hallintokustannuksiin, esimerkiksi kolmansista maista peräisin olevien vaunujen tai muiden kulkuneuvojen kuten vetureiden ja henkilöautojen ollessa kyseessä. Kolmanneksi neuvoston pelkona on, että jos haltijoille asetetaan vastuu kunnossapidosta, joka edellyttää erityistä taitotietoa, se saattaisi haitata niiden taloudellisen toiminnan kehitystä.

2.4 Kyprosta ja Maltaa koskeva poikkeus

Koska Kyproksella ja Maltalla ei ole rautatiejärjestelmiä, neuvosto esittää yhteisessä kannassaan niitä koskevan poikkeuksen, joka koskee rautatieturvallisuudirektiivin muutosdirektiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja täytäntöönpanoa niin kauan, kuin kyseisten maiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää.

III EUROOPAN PARLAMENTIN TARKISTUKSET

Neuvoston vastaus tarkistuksiin 8, 9, 18, 20, 21, 26 ja 27 esitetään edellä keskeisten kysymysten yhteydessä.

Lisäksi neuvosto voi hyväksyä kokonaisuudessaan vastaavuustaulukoita koskevan tarkistuksen 2. Lisäksi tietyn kielitoisinnon oikaisua koskevat tarkistukset 16 ja 17 voidaan hyväksyä periaatteeltaan. Neuvosto ei kuitenkaan voi hyväksyä seuraavia tarkistuksia oikeudellisista tai teknisistä syistä:

- Tarkistus 3, koska työntekijöiden turvallisuutta ja terveyttä koskevat tavoitteet eivät kuulu komission ehdotuksen soveltamisalaan.
- Toisiinsa liittyvät tarkistukset 4–7, koska "kansallisten turvallisuussääntöjen" ehdotettu määritelmä ei vastaa rautatieturvallisuudirektiivin liitettä II, jossa kuvataan kansallisia turvallisuussääntöjä, ja koska termiä "olennaiset vaatimukset" käytetään merkityksessä, jonka katsotaan olevan liian suppea.
- Tarkistus 14, koska neuvoston mielestä keskustelu yhteisten turvallisuustavoitteiden kehittämisestä käytiin rautatieturvallisuudirektiivin antamisen yhteydessä eikä sitä pitäisi aloittaa uudelleen. Lisäksi neuvosto huomauttaa, että virastoasetuksen 6 artiklan 4 kohdan mukaan Euroopan rautatieviraston suositukset muun muassa yhteisistä turvallisuustavoitteista edellyttävät jo yksityiskohtaisia kustannus-hyötyanalyysijä.
- Tarkistus 19, koska ei ole yhteisen kannan rakenteen mukainen.
- Tarkistus 22 koskee sitä, kenellä pitäisi olla mahdollisuus pyytää teknistä lausuntoa Euroopan rautatievirastolta. Tämän ei pitäisi kuitenkaan olla enää kiistanalaista, koska neuvosto ja parlamentti pääsivät rautateiden yhteentoimivuudirektiivin yhteydessä yhteisymmärrykseen samasta kysymyksestä.

- Komiteamenettelyä koskevat tarkistukset 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 ja 25, joissa parlamentti esittää kiireellistä menettelyä useiden toimenpiteiden osalta. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tai täydentää rautatieturvallisuudirektiivin muita kuin keskeisiä osia, neuvosto on komission ja parlamentin kanssa samaa mieltä siitä, että parlamentti olisi otettava näiden toimenpiteiden osalta mukaan valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen. Mahdollisuus soveltaa kiireellistä menettelyä vaikuttaa kuitenkin suhteettomalta, koska kaikkiin näihin toimenpiteisiin liittyy jo tietty määräaika tai tarve tarkistaa niitä säännöllisesti.

IV PÄÄTELMÄ

Yhteentoimivuutta, turvallisuutta ja Euroopan rautatievirastoa koskevat kolme säädösehdotusta, joiden tavoitteena on helpottaa raideliikenteen kulkuneuvojen liikkumista Euroopan unionissa, edistävät merkittävästi eurooppalaisen rautatieliikennealueen yhdentymistä edelleen. Neuvosto ja parlamentti ovat jo edistyneet merkittävästi näiden kolmen ehdotuksen osalta, erityisesti pääsemällä ensimmäisen käsittelyn yhteisymmärryksen rautateiden yhteentoimivuusdirektiivistä. Tämä antaa molemmille lainsäätäjille vahvan lähtökohdan, kun ne pyrkivät löytämään toisen käsittelyn keskusteluissaan kompromissiratkaisut rautatieturvallisuudirektiivin ja virastoasetuksen muuttamista koskeviin ehdotuksiin.

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 toteutumiselle 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 ilmastonmuutosvaikutusta 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 odotettaessa 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 palauttamattomat 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 ministereiden 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 vastaavasti,

⁽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:

- 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 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:

- 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
- 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 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 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 tarkoitettua 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 tarkoitettua 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 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 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 tarkoitettua 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 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 arvioinnista. 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 valtion toimivaltaiselle viranomaiselle tarkkailusuunnitelman, jossa esitetään toimenpiteitä päästöjen ja 3 d artiklan mukaiseen hakemukseen tarvittavien tonnakilometritietojen 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 mainittuun 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:

”TV 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 päästövähennysyksiköitä. Edellä 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna 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 prosenttiosuus päätetään hanke-toiminnoista saatujen sertifioitujen päästövähennysten ja päästövähennysyksiköiden 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 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 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 käsittävää 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 lentosuunnitelmissa 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 prosentiosuus (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 suoritettujen 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 ulkopuolelle, 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 kehitysmailla 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 sertioidut päästövähennykset ja päästövähennysyksiköt siirretään jäsenvaltioiden poistotileille Kioton pöytäkirjan ensimmäisen velvoitekauden osalta vai, jos ne vastaavat jäsenvaltioiden kyseistä kautta koskevissa kansallisissa inventaariorporteissa 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 toimenpidekokonaisuutta, jolla edistettäisiin ilmailualan päästöjen vähentämistä EU:n politiikkojen ja tavoitteiden kanssa johdonmukaisella tavalla, joka ilmenee myös YK:n ilmastopöytäkirjassa, samalla kun varmistettaisiin, että järjestelmää sovelletaan kaikkiin ilma-alusten käyttäjäryhmiin 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.
