

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

C 122 E

51. évfolyam

Magyar nyelvű kiadás

Tájékoztatások és közlemények

2008. május 20.

Közléményszám	Tartalom	Oldal
III	<i>Előkészítő jogi aktusok</i>	
	TANÁCS	
2008/C 122 E/01	A Tanács 2008. február 28-án elfogadott 11/2008/EK közös álláspontja, az Európai Közösséget létrehozó szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően eljárva, a polgári és kereskedelmi ügyekben végzett közvetítés egyes szempontjairól szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel	1
2008/C 122 E/02	A Tanács 2008. március 3-án elfogadott 12/2008/EK közös álláspontja, az Európai Közösséget létrehozó szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően eljárva, a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv (Vasúti biztonsági irányelv) elfogadására tekintettel ⁽¹⁾	10
2008/C 122 E/03	A Tanács 2008. április 18-án elfogadott 13/2008/EK közös álláspontja, az Európai Közösséget létrehozó szerződés 251. cikkében említett eljárással összhangban eljárva, a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel	19

III

(Előkészítő jogi aktusok)

TANÁCS

11/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2008. február 28-án elfogadva,

a polgári és kereskedelmi ügyekben végzett közvetítés egyes szempontjairól szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

(2008/C 122 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 61. cikke c) pontjára, valamint 67. cikke (5) bekezdésének második francia bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A Közösség célul tűzte ki a szabadságon, a biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térség megvalósítását és fenntartását, ahol a személyek szabad mozgása biztosított. Ennek érdekében a Közösségnek többek között intézkedéseket kell elfogadnia a polgári ügyekben történő igazságügyi együttműködés terén, amelyekre a belső piac helyes működéséhez van szükség.
- (2) Az igazságszolgáltatáshoz való hozzáférés elve alapvető, ezért az Európai Tanács 1999. október 15–16-i tamperei ülésén, az igazságszolgáltatáshoz való jobb hozzáférés lehetővé tétele érdekében felszólította a tagállamokat alternatív, bíróságon kívüli eljárások kidolgozására.
- (3) A Tanács 2000 májusában alternatív polgári és kereskedelmi jogi vitarendezési módszerekről szóló következtetéseket fogadott el, amelyekben megállapította, hogy az alapelvek kidolgozása e területen nélkülözhetetlen lépés a polgári és kereskedelmi ügyekben folyó viták rendezésére

szolgáló, bíróságon kívüli eljárások fejlesztésének és működésének lehetővé tétele felé, az igazságszolgáltatáshoz való hozzáférés egyszerűsítése és javítása érdekében.

- (4) 2002 áprilisában a Bizottság zöld könyvet nyújtott be a polgári és kereskedelmi törvény szerinti alternatív vitarendezési módszerekről, számba véve az Európai Unióban az alternatív vitarendezési módszereket illetően fennálló helyzetet, és széles körű konzultációkat kezdeményezett a tagállamokkal és az érdekelt felekkel a közvetítés használatának előmozdítására irányuló lehetséges intézkedésekről.
- (5) Az igazságszolgáltatáshoz való jobb hozzáférés biztosításának célja – az Európai Unió a szabadságon, a biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térség megvalósítására irányuló politikájának részeként – a bírósági és a bíróságon kívüli vitarendezési módszerekhez való hozzáférést egyaránt magában kell hogy foglalja. Ennek az irányelvnek hozzá kell járulnia a belső piac helyes működéséhez, különösen a közvetítési szolgáltatások hozzáférhetőségét illetően.
- (6) A közvetítés a polgári és kereskedelmi ügyekben a viták takarékos és gyors bíróságon kívüli rendezését biztosíthatja, a felek igényei szerint kialakított eljárások révén. A közvetítés eredményeképpen létrejött megállapodásokat nagyobb valószínűséggel tartják be önként, és valószínűbb, hogy a felek között korrekt és fenntartható kapcsolat marad meg. Ezek az előnyök még inkább szembevetőbbek a határokon átnyúló elemeket is tartalmazó helyzetekben.
- (7) A közvetítés igénybevételenek további támogatására és a közvetítést igénybe vevő felek számára támaszt nyújtó, kiszámítható jogi keret biztosítása érdekében szükség van különösen a polgári eljárás kulcsfontosságú szempontjaival foglalkozó keretjogszabályok bevezetésére.

⁽¹⁾ HL C 286., 2005.11.17., 1. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2007. március 29-i véleménye (HL C 27. E, 2008.1.31., 129. o.), a Tanács 2008. február 28-i közös álláspontja és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

- (8) Ezen irányelv rendelkezései csak a határokon átnyúló vitákban történő közvetítésre alkalmazandók, azonban semmi nem akadályozza a tagállamokat abban, hogy ezeket a rendelkezéseket belföldi közvetítési eljárásokban is alkalmazzák.
- (9) Ez az irányelv semmiképpen nem akadályozhatja a modern kommunikációs technológiák alkalmazását a közvetítési eljárásban.
- (10) Ezt az irányelvet azokban az eljárásokban kell alkalmazni, amelyekben a határokon átnyúló vitában részt vevő kettő vagy több fél önkéntes alapon, közvetítő segítségével maga kíséri meg vitájának peren kívüli megállapodás elérésével történő rendezését. Ezt az irányelvet polgári és kereskedelmi ügyekben kell alkalmazni. Nem alkalmazandó ugyanakkor olyan jogokra és kötelezettségekre, amelyekről a felek a megfelelő alkalmazandó jogszabályok alapján nem rendelkezhetnek. Az ilyen jogok és kötelezettségek különösen gyakoriak a családjogban és a munkajogban.
- (11) Ez az irányelv nem alkalmazandó a szerződéskötést megelőző tárgyalásokra, sem a bírósági jellegű eljárásokra, úgymint az egyes bírósági békéltetési rendszerek, fogyasztói panaszrendszerek, választottbíráskodás és szakértői határozat, illetve a vita rendezésére hivatalos – jogilag kötelező vagy nem kötelező érvényű – ajánlást kiadó személyek vagy testületek kezelésében lévő eljárások.
- (12) Az irányelv olyan esetekre is alkalmazandó, amelyekben bíróság utalja a feleket közvetítésre vagy a nemzeti jog írja elő számukra közvetítés igénybevételét. Továbbá amennyiben a nemzeti jog értelmében bíró közvetítőként járhat el, ez az irányelv alkalmazandó az olyan bíró által végzett közvetítésre is, aki nem felelős a vitás ügyre vagy ügyekre vonatkozó bírósági eljárásokért. Ezen irányelv hatálya ugyanakkor nem terjedhet ki a vitás ügyben eljáró bíróság vagy bíró által a bírósági eljárás keretei között a vita rendezésére tett kísérletekre, vagy olyan esetekre, amelyekben az eljáró bíróság vagy bíró segítséget vagy tanácsot kér egy hozzáértő személytől.
- (13) Az ezen irányelv által előírt közvetítés önkéntes eljárás abban az értelemben, hogy azt a felek maguk irányítják, kívánságuk szerint szervezhetik és tetszőleges időpontban meg is szakíthatják. A nemzeti jog azonban lehetőséget kell, hogy biztosítson a bíróságoknak a közvetítési eljárásra vonatkozó határidők megszabására. A bíróság továbbá – adott esetben – felhívhatja a felek figyelmét a közvetítés lehetőségére.
- (14) Ez az irányelv nem sértheti a közvetítés igénybevételét kötelezővé tevő, ösztönző vagy szankcionáló nemzeti jogszabályokat, feltéve, hogy az ilyen jogszabályok nem akadályozzák a feleket az igazságszolgáltatás igénybevételéhez való jogok gyakorlásában. Ez az irányelv nem érintheti a meglévő önszabályozó közvetítési rendszereket, amennyiben ezek az irányelv hatálya alá nem eső szempontokkal foglalkoznak.
- (15) A jogbiztonság érdekében ez az irányelv megjelöli, hogy mely időpont alapvető fontosságú annak eldöntésében, hogy egy, a felek által közvetítés útján rendezni kívánt vita határokon átnyúló vita-e vagy sem. Írásos megállapodás hiányában úgy kell tekinteni, hogy a felek abban az időpontban állapodtak meg a közvetítés igénybevételéről, amikor a közvetítési folyamat megkezdésére irányuló konkrét lépéseket megtették.
- (16) A titoktartás tekintetében szükséges kölcsönös bizalom biztosítása, az elévülési időszakokra gyakorolt hatás, valamint a közvetítés eredményeképpen létrejött megállapodások elismerése és végrehajtása érdekében a tagállamoknak bármely általuk megfelelőnek ítélt eszközzel ösztönözniük kell a közvetítők képzését és a közvetítési szolgáltatások nyújtása vonatkozásában hatékony minőségellenőrzési mechanizmusok bevezetését.
- (17) A tagállamoknak határozzák meg az ilyen mechanizmusokat, amelyek piaci alapú megoldások igénybevételére is kiterjedhetnek, továbbá e tekintetben a tagállamoktól nem kívánható finanszírozás. A mechanizmusoknak a közvetítési eljárás rugalmasságának és a felek autonómiájának megőrzését és annak biztosítását kell célozniuk, hogy a közvetítés hatékony, pártatlan és hozzáértő módon történjen. A közvetítőket tájékoztatni kell a közvetítők európai magatartási kódexéről, amelyet elérhetővé kell tenni az interneten a nyilvánosság számára is.
- (18) A fogyasztóvédelem területén a Bizottság ajánlást ⁽¹⁾ fogadott el, amely megállapítja azokat a minőségi minimumkritériumokat, amelyeket a fogyasztói jogviták közös megegyezésén alapuló rendezésében eljáró bíróságon kívüli testületeknek felhasználniuk kell, hogy a közvetítés hatálya alá tartozó közvetítőket vagy szervezeteket ösztönözni kell az ajánlás alapelveinek tiszteletben tartására. Az ezekre a testületekre vonatkozó információk terjesztésének megkönnyítése érdekében a Bizottság létrehoz egy adatbázist azokról a bíróságon kívüli rendszerekről, amelyek a tagállamok szerint betartják az említett ajánlás elveit.
- (19) A közvetítést nem szabad a bírósági eljárás kevésbé hatékony alternatívájának tekinteni, abban az értelemben, hogy a közvetítés eredményeképpen létrejött megállapodások betartása a felek jó szándékától függene. A tagállamoknak ezért biztosítaniuk kell, hogy a közvetítés eredményeképpen létrejött írásbeli megállapodásban részes felek a megállapodásuk tartalmát végrehajthatóvá nyilváníthatassák. A tagállamok csak akkor tagadhatják meg
- ⁽¹⁾ A Bizottság 2001. április 4-i 2001/310/EK ajánlása a fogyasztói jogviták közös megegyezésén alapuló rendezésében eljáró bíróságon kívüli szervekre vonatkozó elvekről (HL L 109., 2001.4.19., 56. o.).

egy megállapodás végrehajthatóvá nyilvánítását, ha annak tartalma ellentétes a tagállam jogszabályaival – ideértve a nemzetközi magánjogi jogszabályokat is –, vagy ha a tagállam jogszabályai nem rendelkeznek az adott megállapodás tartalmának végrehajthatóságáról. Ez az eset áll fenn, ha a megállapodásban meghatározott kötelezettség jellegéből adódóan nem végrehajtható.

(20) Egy adott tagállamban végrehajthatóvá nyilvánított, közvetítés eredményeképpen létrejött megállapodás tartalmát a vonatkozó közösségi vagy nemzeti jogszabályok alapján a többi tagállamban el kell ismerni és végrehajthatóvá kell nyilvánítani. Ez történhet például a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾, vagy a házassági ügyekben és a szülői felelősségre vonatkozó eljárásokban a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2003. november 27-i 2201/2003/EK tanácsi rendelet alapján⁽²⁾.

(21) A 2201/2003/EK rendelet kifejezetten előírja, hogy ahhoz, hogy más tagállamban végrehajthatóak legyenek, az ilyen megállapodásoknak végrehajthatónak kell lenniük a megkötésük helye szerinti tagállamban. Következésképpen, ha egy családügyi közvetítés eredményeképpen létrejött megállapodás tartalma nem végrehajtható a megkötésének helye szerinti tagállamban, és abban a tagállamban, amelyben végrehajthatósága iránti kérelmet benyújtották, ez az irányelv nem ösztönözheti a feleket arra, hogy a kérdéses megállapodásnak egy másik tagállamban való végrehajthatóvá nyilvánítása révén a megállapodás helye szerinti tagállam jogát megkerüljék.

(22) Ez az irányelv nem érintheti a közvetítés eredményeképpen létrejött megállapodások végrehajtására irányuló tagállami szabályokat.

(23) A közvetítésben fontos a bizalmas jelleg, és ennél fogva az irányelvnek elő kell írnia a polgári eljárási szabályok minimális mértékű összeegyeztethetőségét tekintettel arra, hogy miként védhető meg a közvetítés bizalmasága az ezt követő polgári és kereskedelmi, bírósági vagy választottbírói eljárások során.

(24) Annak érdekében, hogy a feleket a közvetítés igénybevétele ösztönözzék, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az elévülési időszakra vonatkozó szabályaik ne akadályozzák meg a feleket abban, hogy bírósághoz vagy választottbíróshoz forduljanak, ha közvetítési kísérletük sikertelen. A tagállamoknak annak ellenére is biztosítaniuk kell ennek az eredménynek az elérését, hogy az irányelv nem harmonizálja az elévülési időszakokra vonatkozó nemzeti jogszabályokat. Ez az irányelv nem

érintheti a tagállamokban – például a közlekedési jog területén – végrehajtott nemzetközi megállapodásokban előírt elévülési időszakokkal kapcsolatos rendelkezéseket.

(25) A tagállamoknak ösztönözniük kell, hogy a közvélemény számára nyújtsanak tájékoztatást a közvetítők vagy a közvetítői szolgáltatást nyújtó szervezetek elérhetőségére vonatkozóan. Ösztönözniük kell továbbá a jogászokat, hogy tájékoztassák ügyfeleiket a közvetítés lehetőségéről.

(26) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás⁽³⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönözzük arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az irányelv és az azt átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.

(27) Ez az irányelv törekszik az alapvető jogok érvényesülésének elősegítésére, és figyelembe veszi különösen az Európai Unió alapjogi chartájában elismert elveket.

(28) Mivel ezen irányelv célját a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az intézkedés léptéke vagy hatása miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubsidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

(29) Az Európai Unióról szóló szerződéshez és az Európai Közösséget létrehozó szerződéshez csatolt, az Egyesült Királyság és Írország helyzetéről szóló jegyzőkönyv 3. cikkének megfelelően az Egyesült Királyság és Írország jelezte részvételi szándékát ezen irányelv elfogadásában és alkalmazásában.

(30) Az Európai Unióról szóló szerződéshez és az Európai Közösséget létrehozó szerződéshez csatolt, Dánia helyzetéről szóló jegyzőkönyv 1. és 2. cikkével összhangban Dánia nem vesz részt ezen irányelv elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Cél és hatály

(1) Ezen irányelv célja a jogviták alternatív rendezéséhez való hozzáférés elősegítése és a jogviták egyezséggel történő rendezésének megkönnyítése, azáltal, hogy ösztönzi a közvetítés igénybevételét és biztosítja a közvetítés és a bírósági eljárás közötti kiegyensúlyozott kapcsolatot.

⁽³⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

⁽¹⁾ HL L 12., 2001.1.16., 1. o. A legutóbb az 1791/2006/EK rendelettel (HL L 363., 2006.12.20., 1. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 338., 2003.12.23., 1. o. A legutóbb az 2116/2004/EK rendelettel (HL L 367., 2004.12.14., 1. o.) módosított rendelet.

(2) Ezt az irányelvet határokon átnyúló vitákban, polgári és kereskedelmi ügyekben kell alkalmazni, kivéve azon jogok és kötelezettségek tekintetében, amelyekről a megfelelő alkalmazandó jogszabályok szerint a felek nem rendelkeznek. Ez az irányelv nem terjed ki különösen az adó-, vám- vagy közigazgatási ügyekre, vagy az államnak a közhatalmi jogosítványai gyakorlása (*acta iure imperii*) során végrehajtott intézkedéseire vagy mulasztásaira vonatkozó felelősségre.

(3) Ebben az irányelvben a „tagállamok” kifejezés a tagállamokat jelenti, Dánia kivételével.

2. cikk

Határokon átnyúló viták

(1) Ezen irányelv alkalmazásában határokon átnyúló vita az olyan vita, amelyben legalább az egyik fél a másik féltől eltérő tagállamban rendelkezik állandó lakóhellyel vagy szokásos tartózkodási hellyel abban az időpontban, amikor:

- a) a felek a vita felmerülését követően megállapodnak a közvetítés igénybevételéről,
- b) a közvetítést a bíróság rendeli el,
- c) a közvetítés igénybevételére vonatkozó kötelezettség keletkezik a nemzeti jog szerint, vagy
- d) az 5. cikk alkalmazásában a feleket felhívják a közvetítés igénybevételére.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérve a 7. és 8. cikk alkalmazásában határokon átnyúló vita az olyan vita is, amelyben a felek közötti közvetítést követően az (1) bekezdés a), b) vagy c) pontjában említett időpontban a felek lakóhelyeül vagy szokásos tartózkodási helyeül szolgáló tagállamtól eltérő tagállamban bírósági vagy választottbíróági eljárást indítottak.

(3) Az (1) és (2) bekezdés alkalmazásában a lakóhelyet a 44/2001/EK rendelet 59. és 60. cikkével összhangban kell meghatározni.

3. cikk

Fogalommeghatározások

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

- a) „Közvetítés”: olyan strukturált eljárás – függetlenül megnevezésétől vagy az arra való hivatkozástól –, amelyben egy jogvitában részt vevő két vagy több fél önkéntes alapon, közvetítő segítségével maga kíséri meg vitájának megállapodással történő rendezését. Ezt az eljárást a felek kezdeményezhetik, vagy bíróság javasolhatja vagy rendelheti el, vagy egy tagállam joga írhatja elő.

A közvetítés magában foglalja továbbá a kérdéses jogvitára vonatkozó bármely bírósági eljárásért nem felelős bíró által végzett közvetítést. Nem foglalja magában a jogvitára vonat-

kozó bírósági eljárás folyamán a megkeresett bíróság vagy bíró részéről a kérdéses jogvita rendezésére tett kísérleteket.

- b) „Közvetítő”: bármely harmadik személy, akit felkértek hatékony, pártatlan és hozzáértő módon folytatott közvetítésre, függetlenül e harmadik személy megnevezésétől vagy szakmájától az érintett tagállamban, valamint a harmadik személynek a közvetítés lebonyolítására való kinevezése vagy felkérése módjától.

4. cikk

A közvetítés minőségének biztosítása

(1) A tagállamok minden általuk megfelelőnek tartott eszköz segítségével ösztönzik az önkéntes magatartási kódexeknek a közvetítők és a közvetítési szolgáltatást nyújtó szervezetek általi kidolgozását és az ezekhez történő csatlakozást, valamint a közvetítési szolgáltatások nyújtására vonatkozó egyéb hatékony minőségellenőrzési mechanizmusokat.

(2) A tagállamok ösztönzik a közvetítők alap- és továbbképzését annak biztosítása érdekében, hogy a közvetítésre a felek szempontjából hatékony, pártatlan és hozzáértő módon kerüljön sor.

5. cikk

Közvetítés igénybevétele

(1) Adott esetben, és tekintettel az eset valamennyi körülményére, az ügyben eljáró bíróság felhívhatja a feleket a közvetítés igénybevételére a jogvita rendezése érdekében. A bíróság felhívhatja továbbá a feleket arra is, hogy vegyenek részt egy, a közvetítés igénybevételéről szóló tájékoztatón, ha ilyen tájékoztatókat tartanak, és azok könnyen igénybe vehetők.

(2) Ez az irányelv nem érinti a közvetítés igénybevételét – a bírósági eljárás megkezdése előtt vagy után – kötelezővé tevő, ösztönző vagy szankcináló nemzeti jogszabályokat, feltéve, hogy az ilyen jogszabályok nem akadályozzák a feleket az igazságszolgáltatáshoz való hozzáférési joguk gyakorlásában.

6. cikk

A közvetítés eredményeképpen létrejött megállapodások végrehajthatósága

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a felek, vagy a felek bármelyike a többi fél kifejezett beleegyezésével kérhesse, hogy a közvetítés eredményeképpen létrejött írásbeli megállapodás tartalmát nyilvánítsák végrehajthatóvá. Az ilyen megállapodás tartalmát végrehajthatóvá kell nyilvánítani, kivéve, ha a szóban forgó esetben a megállapodás tartalma a kérelem benyújtása szerinti tagállam jogába ütközik, vagy ha annak a tagállamnak a joga nem rendelkezik végrehajthatóságáról.

(2) A megállapodás tartalmát bíróság vagy egyéb illetékes hatóság ítéletben vagy határozatban vagy hiteles okiratban, végrehajthatóvá nyilváníthatja, a kérelem benyújtásának helye szerinti tagállam jogszabályaival összhangban.

(3) A tagállamok értesítik a Bizottságot, hogy az (1) és a (2) bekezdés szerinti kérelmekkel mely bíróságokhoz vagy egyéb hatóságokhoz lehet fordulni.

(4) E cikk egyetlen rendelkezése sem érinti az (1) bekezdéssel összhangban végrehajthatóvá nyilvánított megállapodások más tagállamban való elismerésére és végrehajtására vonatkozó szabályokat.

7. cikk

A közvetítés bizalmas jellege

(1) Tekintve, hogy a közvetítés bizalmas jelleggel végzendő, a tagállamok – a felek ettől eltérő megállapodása hiányában – biztosítják, hogy sem a közvetítők, sem a közvetítési folyamat adminisztrációjában részt vevő személyek nem kötelezhetők bizonyítékot szolgáltatni polgári és kereskedelmi bírósági, vagy választottbíróági eljárásban olyan információkról, melyek a közvetítési eljárás során vagy azzal kapcsolatban merülnek fel, kivéve:

- a) ha ezt az érintett tagállam közrendjével kapcsolatos nyomos indokok szükségessé teszik, különösen ha gyermekek érdekei védelméhez vagy személyek testi vagy lelki épsége megsértésének megakadályozásához kívánatos, vagy
- b) ha a közvetítés eredményeképpen létrejött megállapodás tartalmának hozzáférhetővé tétele szükséges a megállapodás végrehajtásához vagy érvényesítéséhez.

(2) Az (1) bekezdésben említettek nem akadályozhatják meg a tagállamokat abban, hogy szigorúbb intézkedéseket hozzanak a közvetítés bizalmas jellegének védelmében.

8. cikk

A közvetítés hatása az elévülési időre

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a jogvitát közvetítéssel rendezni megkísérlő feleket ezt követően ne akadályozza az elévülési időszaknak a közvetítés alatt történő lejárta az említett jogvitához kapcsolódó bírósági eljárás vagy választottbíráskodás kezdeményezésében.

(2) Az (1) bekezdés nem érinti az azon nemzetközi megállapodásokban előírt elévülési időre vonatkozó rendelkezéseket, amelyeknek a tagállamok részes felei.

9. cikk

A közvélemény tájékoztatása

A tagállamok – bármely általuk megfelelőnek ítélt eszközzel – ösztönzik, hogy a közvélemény számára, különösen az interneten hozzáférhetőek legyenek a közvetítők és közvetítői szolgáltatást végző szervezetek elérhetőségére vonatkozó információk.

10. cikk

Tájékoztatás az illetékes bíróságokról és hatóságokról

A Bizottság bármely megfelelő eszközzel nyilvánosan hozzáférhetővé teszi a 6. cikk (3) bekezdése alapján az illetékes bíróságokról vagy hatóságokról a tagállamok által közölt információkat.

11. cikk

Felülvizsgálat

Legkésőbb ... (*)-ig a Bizottság jelentést terjeszt elő ezen irányelv alkalmazásáról az Európai Parlament, a Tanács és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság részére. A jelentés figyelembe veszi a közvetítés fejlődését az Európai Unió egész területén, valamint ennek az irányelvnek a hatását a tagállamokban. Szükség esetén a jelentést javaslatok kísérik az irányelv kiigazítására.

12. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ...-ig (**) megfeleljenek, a 10. cikk kivételével, amelynek legkésőbb ...-ig (***) kell megfelelni. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(*) 8 évvel az ezen irányelv elfogadását követően.

(**) 3 évvel az ezen irányelv elfogadását követően.

(***) 30 hónappal az ezen irányelv elfogadását követően.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

14. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

13. cikk

Kelt ...

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

az Európai Parlament részéről

a Tanács részéről

az elnök

az elnök

...

...

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2004. október 22-én benyújtotta a polgári és kereskedelmi ügyekben végzett közvetítés egyes szempontjairól szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó javaslatát.
2. A Tanács (Bel-és Igazságügy) 2005. december 1–2-i ülésén tudomásul vette a Polgári Jogi Bizottságban (alternatív vitarendezési módszerek) elért közös megegyezést ⁽¹⁾.
3. Az Európai Parlament 2007. március 29-én elfogadta a javaslatról az első olvasat során kialakított véleményét ⁽²⁾.
4. A Polgári Jogi Bizottság (alternatív vitarendezési módszerek) 2007. április 13-án megvizsgálta az Európai Parlament módosításait. E vizsgálat fényében elkészült a javaslat egységes szerkezetbe foglalt változata, amelyet ezt követően több ülésen megvitattak, és néhány pontban újraszövegeztek.
5. A COREPER 2007. október 3-án elfogadta a Polgári Jogi Bizottság megbeszéléseinek eredményeként született kompromisszumos szöveget ⁽³⁾, amely az Európai Parlamenttel folytatandó, második olvasatban történő megállapodás elérésére törekvő tárgyalások kiindulópontjaként szolgál.
6. Az Európai Parlamenttel ezt követően folytatott konzultációk során a felek megegyezésre jutottak néhány, a kompromisszumos szöveget érintő módosításról. A Tanács (Bel-és Igazságügy) 2007. november 8–9-i ülésén politikai megállapodást ért el ezzel az új szöveggel ⁽⁴⁾ kapcsolatban. Az Európai Parlament ugyanekkor megerősítette, hogy el tudja fogadni a szöveget.
7. A Tanács 2008. február 28-án egyhangúlag elfogadta közös álláspontját.

II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

8. A Tanács közös álláspontja összhangban áll az Európai Parlament első olvasatban elfogadott véleményét követően a Tanács, a Bizottság és az Európai Parlament között zajlott tárgyalások eredményét tükröző, 2007. novemberi politikai megállapodás szövegével.

A) A preambulumbekendéseket érintő módosítások (1–11.)

9. A Tanács a lehető legnagyobb mértékben átvette az 1–11. módosítások tartalmát, ugyanakkor számosat közülük újraszövegezett és más sorrendben illesztett be annak érdekében, hogy tükrözze az irányelvtervezet végleges megszüvegezését és szerkezetét.
10. A Tanács nem fogadta el a 2. módosítást, a (18) preambulumbekendésben azonban megtartotta a módosításban említett bizottsági ajánlásra való hivatkozást. A 4. módosítást a (8) preambulumbekendés adja vissza, tömörebb formában. A 6. módosítás utolsó mondatát törölték, mivel a Tanács (a közös álláspont 8. cikkében) megtartotta a 2005. decemberi közös megegyezés 7a. cikkének szövegét. A 10. módosítás tartalmát beemelték a (17) preambulumbekendésbe, a bizottsági ajánlásokra való külön hivatkozásokat azonban törölték; ugyanez érvényes a közvetítők európai magatartási kódexének közzétételére való hivatkozásra is.
11. A Tanács beillesztett néhány új preambulumbekendést, hogy az irányelvtervezet bizonyos szempontjait mélyebben megvilágítsa. A Tanács kifejezésre akarta juttatni, hogy a modern kommunikációs technológiákat egyre növekvő mértékben kell alkalmazni a közvetítési eljárásban, ezért beillesztette az e vonatkozású (9) preambulumbekendést. A Tanács világossá kívánta tenni továbbá, hogy az irányelvtervezet nem állapít meg szabályokat a végrehajtást illetően, és a tagállamok végrehajtásra irányuló, érvényben lévő szabályait az irányelv ezért nem érinti ((22) preambulumbekendés). Végül, a jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás betartása érdekében a Tanács a szöveget a (26) preambulumbekendéssel egészítette ki, amely arra ösztönzi a tagállamokat, hogy az irányelv bevezetésekor készítsenek megfelelési táblázatokat.

⁽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) A cikkeket érintő módosítások (12–24.)

12. A Tanács elfogadta az 1. cikket érintő 12., 13. és 14. módosítást, amely nagy mértékben tükrözi a 2005. decemberi közös megegyezés szövegét. A (2) bekezdés első mondata egy részének javasolt törlését ugyan a Tanács nem fogadta el, de a kivételt más módon fogalmazta meg, így a közös álláspont szövege a következő: „kivéve azon jogok és kötelezettségek tekintetében, amelyekről a megfelelő alkalmazandó jogszabályok szerint a felek nem rendelkeznek”. A (10) preambulumbekkezdés ezen kívül egyértelművé teszi a rendelkezést.
13. A Tanács az irányelv határokon átnyúló jellegére vonatkozó új cikkel kapcsolatos 15. módosítás lényegét beépítette álláspontjába, bizonyos mértékig újraszövegezve a rendelkezést. Az (1) bekezdés világosabbá tétele érdekében a Tanács egy új preambulumbekkezdést is beillesztett ((15) preambulumbekkezdés).
14. A 16. és 17. módosítást a jelenlegi 3. cikk szövege adja vissza. A Tanács egyetértett azzal, hogy a szövegben külön meg kell említeni a közvetítési eljárás önkéntes jellegét, így a (13) preambulumbekkezdésben hangsúlyozta is az önkéntességet. A Tanács következőképpen szükségtelennek tartotta e tekintetben egy új bekezdés beillesztését, ahogyan azt az Európai Parlament a 21. módosításban javasolta. A jelenlegi 3. cikk b) pontjának szövegét illetően a Tanács úgy döntött, hogy megtartja 2005. decemberi közös megegyezésének szövegét, mivel e szöveg kellőképpen egyértelművé teszi, mely követelményeket kell betartania a közvetítőnek a közvetítés folytatásakor.
15. A Tanács a 18. módosítást beemelte a közös álláspont 4. cikkébe, kivéve a javasolt (3) bekezdést, amelyet nem tudott elfogadni.
16. A 3. cikkre (a közös álláspont 5. cikke) vonatkozó 19. és 20. módosítást, amely összhangban áll a 2005. decemberi közös megegyezés szövegével, a Tanács teljes egészében elfogadta. Ugyanez érvényes a 22–27. módosításokra is, amelyek rendelkezések törlésére vonatkoznak.
17. Az 5. cikket (a közös álláspont 6. cikke) érintő 23–26. módosítást a Tanács elfogadta, és a szöveg érthetőbbé tétele érdekében az (1) bekezdésben csekély változtatást hajtott végre.
18. A 28. módosítást illetően a Tanács a lényegi részt elfogadta, és azt a közös álláspont 7. cikkének szövege adja vissza. A Tanács ugyanakkor úgy határozott, hogy a 2005. decemberi közös megegyezésben megfogalmazott rendelkezést megtartja. Ezt azt jelenti, hogy a Tanács nem fogadta el azt, hogy a közvetítésben részt vevő felek nem közölhetnek a közvetítéssel kapcsolatos információkat, valamint hogy a közlésre vonatkozó tiltás a harmadik személyek tájékoztatására is kiterjed. A közös megegyezés szövegének megtartásával a Tanács arról is döntött, hogy nem kötelezi a tagállamokat annak biztosítására, hogy a közvetítési eljárásban érintetteknek még a tanúvallomáshoz se legyen joga.
19. A Tanács nem tudta elfogadni a 29. módosítást, amely véleménye szerint olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek túl részletesek ahhoz, hogy irányelvben szerepeljenek. A Tanács ezért a közös álláspont 8. cikkében megtartotta a 2005. decemberi közös megegyezés szövegét. E rendelkezés fontosságának hangsúlyozása, valamint az Európai Parlament fenntartásainak való megfelelés érdekében a Tanács ugyanakkor új preambulumbekkezdést illesztett be ((24) preambulumbekkezdés), amely egyértelművé teszi, hogy a rendelkezés értelmében a tagállamokra eredménykötelezettség hárul. A Tanács elfogadta az ugyanezen cikk (2) bekezdésére vonatkozó 30. módosítást, a rendelkezés utolsó részét azonban szükségtelennek ítélte, és ezért a végleges szövegből törölte.
20. A Tanács elfogadta a 31. módosítást, amelyet a közös álláspont új, 9. cikke és a megfelelő preambulumbekkezdés ((25) preambulumbekkezdés) tükröz.
21. A Tanács elutasította a 32. módosítást, mivel a közvetítők európai magatartási kódexét nem lehet közzétenni a Hivatalos Lapban, hiszen a magatartási kódex nem hivatalosan elfogadott szöveg. Ugyanakkor, ahogyan a 10. pontban ez már szerepelt, a Tanács a (17) preambulumbekkezdésben hivatkozik a magatartási kódexre.

22. A felülvizsgálati záradékot tartalmazó 33. módosítást a Tanács lényegében elfogadta, és egy ilyen rendelkezés most a közös álláspont 11. cikkében szerepel, bár más megszövegezésben. A Tanács nem tudta elfogadni a javasolt felülvizsgálati záradék utolsó, az elévülési határidők összehangolására vonatkozó részét, ahogyan az ugyanezen kérdéssel kapcsolatos cikket érintő 29. módosítást sem. E rendelkezés az Európai Parlamenttel folytatott tárgyalások részét képezte, a mostani szöveget illetően tehát már megállapodás született.
23. A Tanács nem tudta elfogadni a 34. módosítást, mivel az irányelv önkéntes megállapodások útján történő javasolt bevezetésére jogi okokból nincs mód. Mivel a Tanács egyértelművé kívánta tenni, hogy a meglévő önszabályozó közvetítési rendszerek továbbra is fenntarthatók, amennyiben az irányelv hatálya alá nem eső szempontokkal foglalkoznak, a (14) preambulumbekendést kiegészítette egy vonatkozó mondatral. Az irányelvnek való megfelelést illetően a Tanács a 34. módosításban javasolt határidőktől eltérő határidőket állapított meg. A tagállamoknak eszerint az elfogadás időpontjától számítva 36 hónap áll rendelkezésükre, hogy megfeleljenek az irányelvnek, az illetékes bíróságokról vagy hatóságokról azonban 30 hónapon belül tájékoztatniuk kell a Bizottságot.

III. KÖVETKEZTETÉS

24. A Tanács úgy ítéli meg, hogy közös álláspontja kiegyensúlyozott szövegnek tekinthető, amely hűen tükrözi a 2007. októberi tárgyalások során az Európai Parlamenttel elért megállapodást.
-

12/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2008. március 3-án elfogadva,

a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv módosításáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel (Vasúti biztonsági irányelv)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 122 E/02)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A vasúti személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások egységes piacának létrehozását célzó erőfeszítések folytatása érdekében az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 2004/49/EK irányelvet ⁽³⁾, amely a vasutak biztonságára vonatkozó közös keretszabályozást hoz létre.
- (2) A közösségi vasúti rendszer új vagy korszerűsített részei tekintetében a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ és a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁵⁾, a használatban lévő járművek tekintetében pedig a 2004/49/EK irányelv foglalkozott eredetileg a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezési eljárásaival. A jobb szabályozással összhangban, valamint a közösségi jogszabályok egyszerűsítése és korszerűsítése céljából a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésére vonatkozó valamennyi rendelkezést egyetlen jogi aktusba kell foglalni. Következésképpen a 2004/49/EK irányelv jelenlegi 14. cikkét el kell hagyni, a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv helyébe lépő, a Közösségben a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ⁽⁶⁾ (a továbbiakban: a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv) pedig ki kell egészíteni a már

használatban lévő járművek üzembe helyezésének engedélyezésére vonatkozó új rendelkezéssel.

- (3) Az 1999. évi nemzetközi vasúti fuvarozási egyezmény (COTIF) 2006. július 1-jei hatályba lépése új szabályokat vezetett be a járművek használatára vonatkozó szerződések tekintetében. Az egyezmény CUV-függeléke (egységes szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre) értelmében a kocsik üzemeltetői többé nem kötelesek nyilvántartásba vetetni a kocsikat egy vasúttársaságnál. A vasúttársaságok közötti korábbi „Regolamento Internazionale Veicoli” (RIV) megállapodás (szabályzat a nemzetközi forgalomban a kölcsönös teherkocsi használatról) megszűnt, és annak részben a vasúttársaságok és a kocsik üzemeltetői közötti új, magán- és önkéntes megállapodás (általános szerződési feltételek a vasúti kocsik használatáról, GCU) lépett a helyébe, amely értelmében az utóbbiak felelnek a kocsijaik karbantartásáért. E módosítások tükrözése és a vasúttársaságok biztonsági tanúsítványai tekintetében a 2004/49/EK irányelv végrehajtásának megkönnyítése érdekében meg kell határozni az „üzembentartó” és a „karbantartásért felelős szervezet” fogalmát, valamint az e szervezetek és a vasúttársaságok közötti kapcsolatot.

- (4) Az „üzembentartó” fogalom meghatározásának a lehető legközelebb kell állnia az 1999. évi COTIF-egyezményben használt fogalom meghatározásához. Számos szervezet lehet jármű-üzembentartó, így például a tulajdonos, egy kocsiparkkal üzemelő társaság, egy vasúttársaságnak járműveket hasznonbérbe adó társaság, egy vasúttársaság, az infrastruktúrája karbantartása céljából járműveket alkalmazó infrastruktúra-működtető, stb. E szervezetek felelnek a járművekért, azoknak a vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők által szállítóeszközként való használata tekintetében. A félreértések elkerülése érdekében az üzemeltetőt egyértelmű módon nyilvántartásba kell venni a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 33. cikkében meghatározott nemzeti járműnyilvántartásban.

⁽¹⁾ HL C 256., 2007.10.27., 39. o.⁽²⁾ Az Európai Parlament 2007. november 29-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2008. március 3-i közös álláspontja és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/49/EK irányelve a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúra kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (Vasútbiztonsági irányelv) (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.). Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.⁽⁴⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o. A legutóbb a 2007/32/EK bizottsági irányelvvel (HL L 141., 2007.6.2., 63. o.) módosított irányelv.⁽⁵⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o. A legutóbb a 2007/32/EK bizottsági irányelvvel módosított irányelv.⁽⁶⁾ HL L ...

- (5) Egy jármű üzembe helyezése vagy a hálózaton való használata előtt a nemzeti járműnyilvántartásban meg kell határozni a karbantartásért felelős szervezetet. Az üzem-bentartó és a karbantartásért felelős szervezet lehet ugyanaz a személy vagy szerv. Egyes kivételes esetekben azonban – mint például az első alkalommal egy harmadik országban üzembe helyezett járművek, az üzembe helyezés céljából a hálózat egy másik pontjára vonatott járművek vagy a különleges személyszállítási vagy fuvarozási szolgáltatásokat végző járművek esetében – nem lehetséges vagy nem helyénvaló a karbantartásért felelős szervezet meghatározása. E kivételes esetekben lehetővé kell tenni, hogy az illetékes nemzeti biztonsági hatóság a hatálya alá tartozó hálózaton elfogadja a jármű-veket hozzájuk rendelt, karbantartásért felelős szervezet nélkül is.
- (6) Amennyiben a karbantartásért felelős szervezet egy vasút-társaság vagy egy infrastruktúra-működtető, annak a biztonságirányítási rendszere a karbantartási rendszert is magában foglalja, és egyik esetben sincs szükség további tanúsítványra. Ha a karbantartásért felelős szervezet nem vasúttársaság vagy infrastruktúra-működtető, a szervezet tanúsítását az Európai Vasúti Ügynökség által kidolgo-zandó és a Bizottság által elfogadandó rendszernek megfelelően el lehet végezni. Az e szervezet számára kiál-lított tanúsítvány garantálja, hogy a szervezet a felelőssége alá tartozó valamennyi jármű vonatkozásában megfelel ezen irányelv karbantartási követelményeinek. A tanúsít-vány a Közösség egész területén érvényes.
- (7) A karbantartási követelmények kidolgozására a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv összefüggésében kerül sor, elsősorban a „gördülőállomány”-ra vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások (ÁME) része-ként. Ezen irányelv hatályba lépésének következtében biztosítani kell az ÁME és a karbantartásért felelős szer-vezetre vonatkozó, a Bizottság által elfogadandó tanúsí-tási követelmények közötti koherenciát. A Bizottság ezt adott esetben a vonatkozó ÁME módosítása útján hajtja végre, a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irány-elvben előírt eljárás alkalmazásával.
- (8) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a közösségi vasutak biztonságának további javítását, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az intéz-kedés léptéke miatt az közösségi szinten jobban megvaló-sítható, a Közösség intézkedéseket fogadhat el a Szer-ződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ezen irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (9) A 2004/49/EK irányelv végrehajtásához szükséges intéz-kedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak ⁽¹⁾ megfelelően kell elfogadni.
- (10) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen a 2004/49/EK irányelv mellékleteinek felülvizsgálatára és kiigazítására, a közös biztonsági módszerek és a közös biztonsági célkitűzések elfogadására és felülvizsgálatára, valamint egy karbantartási tanúsítási rendszer létrehozá-sára is. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és a 2004/49/EK irányelv nem alapvető fontosságú elemei módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alap-vető fontosságú elemekkel történő kiegészítését, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében előírt ellenőrzé-ssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfe-lelően kell elfogadni.
- (11) Azon tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek vasúti rendszerrel, és erre a közeljövőben sincs kilátás, ezen irányelv átültetése és végrehajtása aránytalan és értel-metlen kötelezettséget róna. Ezért az ilyen tagállamokat arra az időre, amíg nem rendelkeznek vasúti rendszerrel, mentesíteni kell ezen irányelv átültetésének és végrehajtá-sának kötelezettsége alól.
- (12) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézmény-közi megállapodás ⁽²⁾ 34. pontjával összhangban a tagál-lamokat ösztönzik arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.
- (13) Következésképpen a 2004/49/EK irányelvet módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Módosítások

A 2004/49/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. a 3. cikk a következő fogalom meghatározásokkal egészül ki:
 - „s) »üzembentartó«: az a személy vagy szervezet, aki vagy amely a járművet, mint szállítóeszközt hasznosítja, akár tulajdonosa, akár használati joga van felette, továbbá a Közösségben a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósá-gáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ^(*), a továbbiakban: a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv, 33. cikkében meghatá-rozott nemzeti járműnyilvántartásban ily módon nyil-vántartásba van véve;
 - t) »karbantartásért felelős szervezet«: egy jármű karbantar-tásáért felelős szervezet, amely a nemzeti járműnyilván-tartásban ily módon nyilvántartásba van véve;

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

⁽²⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

- u) »jármű«: vontató eszközzel rendelkező vagy nem rendelkező, saját kerekein vasúti sínen közlekedő vasúti jármű. Egy jármű egy vagy több strukturális és funkcionális alrendszerből, vagy ezen alrendszerek egy vagy több részéből áll.

(*) HL L ...”;

2. a 4. cikk (4) bekezdésében a „kocsik üzemeltetőinek” kifejezés helyébe az „üzembentartó” kifejezés lép;
3. az 5. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) 2009. április 30. előtt felül kell vizsgálni az I. mellékletet, különösen annak érdekében, hogy az tartalmazza a közös biztonsági mutatók közös meghatározásait és a balesetek költségei kiszámításának közös módszereit. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”;

4. a 6. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság 2008. április 30. előtt elfogadja a legalább a (3) bekezdés a) pontjában leírt módszereket tartalmazó közös biztonsági módszerek első csoportját. Ezeket a közös biztonsági módszereket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni.

A Bizottság 2010. április 30. előtt elfogadja a (3) bekezdésben leírt módszerek fennmaradó részét tartalmazó közös biztonsági módszerek második csoportját. Ezeket a közös biztonsági módszereket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni.

Az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.”;

- b) a (3) bekezdés c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) amennyiben az ÁME nem tartalmazza azokat, az annak ellenőrzésére szolgáló módszerek, hogy a vasúti rendszer strukturális alrendszereinek üzemeltetése és karbantartása megfelel-e a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek.”;

- c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A közös biztonsági módszereket rendszeres időközönként felül kell vizsgálni, figyelembe véve az alkalmazásuk során szerzett tapasztalatokat, a vasútbiztonság általános fejlődését és a tagállamoknak a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelezettségeit. Ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést, a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

5. a 7. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (3) bekezdés első és második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A közös biztonsági célok tervezetének első csoportja a tagállamok meglévő céljainak és biztonsággal kapcsolatos teljesítményének a vizsgálatán alapul, és biztosítja, hogy a vasúti rendszer jelenlegi biztonsági színvonala egyik tagállamban se csökkenjen. A Bizottság 2009. április 30. előtt elfogadja e közös biztonsági célokat, és azokat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A közös biztonsági célok tervezetének második csoportja a közös biztonsági célok első csoportjából és az azok végrehajtásából nyert tapasztalatokon alapul. Ezeknek tükrözniük kell azokat a kiemelt területeket, ahol a biztonságot tovább kell javítani. A Bizottság 2011. április 30. előtt elfogadja e közös biztonsági célokat, és azokat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni. Ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

- b) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A közös biztonsági célokat rendszeres időközönként felül kell vizsgálni, figyelembe véve a vasútbiztonság általános fejlődését. Az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

6. a 10. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A biztonsági tanúsítvány célja annak bizonyítása, hogy a vasúttársaság létrehozta biztonsági rendszerét, és a kockázatok korlátozása és a hálózaton biztonságos szállítási szolgáltatás nyújtása érdekében képes megfelelni az ÁME-ben és más vonatkozó közösségi jogszabályokban, valamint a nemzeti biztonsági szabályokban meghatározott követelményeknek.”;

- b) a (2) bekezdés b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) igazolás az adott hálózaton történő biztonságos szolgáltatásnyújtáshoz szükséges különleges követelmények teljesítése érdekében a vasúttársaság által elfogadott rendelkezések elfogadásáról. A követelmények között szerepelhet a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásoknak és a nemzeti biztonsági szabályoknak az alkalmazása – beleértve a hálózatok üzemeltetésére vonatkozó szabályokat is –, valamint a személyzet bizonyítványainak jóváhagyása és a vasúttársaságok által használt járművek üzembe helyezésének engedélyezése. Az igazolás alapja a vasúttársaság által a IV. melléklet szerint benyújtott dokumentáció.”;

7. a 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„14. cikk

A járművek karbantartása

(1) Az üzembe helyezése vagy a hálózaton való használata előtt valamennyi járműnek rendelkeznie kell egy hozzárendelt karbantartásért felelős szervezettel, amelyet a nemzeti járműnyilvántartásban nyilvántartásba kell venni a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 33. cikkének megfelelően.

(2) Az illetékes nemzeti biztonsági hatóságok kivételes esetben, a hatályuk alá tartozó hálózatokra korlátozottan engedélyezhetik az (1) bekezdésben előírt kötelezettségtől való eltérést.

(3) A vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők 4. cikkben előírt feladatának sérelme nélkül a karbantartásért felelős szervezet egy karbantartási rendszer révén biztosítja, hogy a járművek biztonságos üzemi állapotban legyenek.

(4) Amennyiben a karbantartásért felelős szervezet egy vasúttársaság vagy egy infrastruktúra-működtető, az e cikk (3) bekezdésében említett rendszer létrehozására a 9. cikkben meghatározott biztonsági rendszeren keresztül kerül sor.

(5) Ha a karbantartásért felelős szervezet nem vasúttársaság vagy infrastruktúra-működtető, annak a tanúsítása az (6) bekezdés szerint végezhető el.

(6) A Bizottság az Ügynökség ajánlása alapján ...-ig (*) elfogad egy, a karbantartásért felelős szervezetnek a karbantartási rendszere tekintetében való tanúsításának létrehozásáról szóló intézkedést. Az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. Az intézkedés magában foglalja a karbantartásért felelős szervezetnek a karbantartási rendszere jóváhagyása alapján való tanúsításának követelményeit, a tanúsítvány formátumát és érvényességét, a tanúsítvány kiadására jogosult szervet vagy szervezetet, valamint a tanúsítási rendszer működéséhez szükséges ellenőrzéseket.

(7) Az e cikk (6) bekezdésének megfelelően kiadott tanúsítványok igazolják az e cikk (3) bekezdésében említett követelményeknek való megfelelést, és e tanúsítványok a Közösség egész területén érvényesek. Ha a karbantartásért felelős szervezet nem rendelkezik tanúsítvánnyal, a vasúttársaságnak vagy az infrastruktúra-működtetőnek kell a biztonsági rendszere révén biztosítania valamennyi vonatkozó karbantartási eljárás megfelelő alkalmazását.”;

8. a 16. cikk (2) bekezdése a következőképpen módosul:

a) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a vasúti rendszert alkotó strukturális alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezése a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 15. cikkének megfelelően, valamint annak ellenőrzése, hogy azok üzemeltetése és karbantartása megfelel-e az azokra vonatkozó alapvető követelményeknek;”;

b) a b) pontot el kell hagyni;

c) a g) pont helyébe a következő szöveg lép:

„g) annak ellenőrzése, hogy a járműveket a nemzeti járműnyilvántartásban megfelelően nyilvántartásba vették, és az ott szereplő biztonsággal kapcsolatos információk pontosak és naprakészek;”;

9. a (18) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„e) a 14b. cikk (2) bekezdése szerint engedélyezett eltérések.”;

10. a 26. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„26. cikk

A mellékletek kiigazítása

A mellékleteket hozzá kell igazítani a tudományos és műszaki fejlődéshez. Az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

11. a 27. cikk a következőképpen módosul:

a) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, az a 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.”;

b) a (4) bekezdést el kell hagyni;

12. a II. melléklet 3. pontját el kell hagyni.

2. cikk

Végrehajtás és átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ...-ig (**) megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatals kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(*) Az ezen irányelv hatályba lépésétől számított egy év.

(**) 24 hónappal ezen irányelv hatályba lépését követően.

Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusi Köztársaságra és a Máltai Köztársaságra, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti rendszert.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt, ...

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

a Tanács részéről

az elnök

...

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2006. december 13-án három jogalkotási javaslatot nyújtott be elsősorban a vasúti járművek Európai Unióban történő mozgásának megkönnyítése érdekében:

- a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv módosításáról szóló irányelvjavaslat ⁽¹⁾ (a továbbiakban: vasútbiztonsági irányelv),
- a közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvjavaslat ⁽²⁾ (a továbbiakban: vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelv),
- rendelet az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló 881/2004/EK rendelet módosításáról szóló rendeletjavaslat ⁽³⁾ (a továbbiakban: ügynökségi rendelet).

Az Európai Parlament 2007. november 29-én megszavazta az első olvasat során kialakított véleményét.

A Tanács 2008. március 3-án fogadja el közös álláspontját. Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét ⁽⁴⁾. A Régiók Bizottsága úgy döntött, hogy nem nyilvánít véleményt a fenti javaslatokról.

II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

1. Általános megjegyzések

Annak érdekében, hogy a vasút betölthesse az Európai Unión belüli fenntartható mobilitásban játszott kulcsfontosságú szerepét, a Tanács célja egy integrált európai vasúti térség fokozatos létrehozása. Ebben az összefüggésben a Tanács úgy véli, hogy a hagyományos és nagysebességű vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó irányelveket átdolgozó, valamint a vasútbiztonsági irányelvet és az ügynökségi rendeletet módosító három jogalkotási javaslat jelentősen javíthatja az európai vasutak keretszabályozásának műszaki részét.

Ezek a javaslatok csökkentik a vasúti járműveknek az európai vasúti hálózatban való szabad mozgását gátló akadályokat, ezáltal megkönnyítik a vasúti járművek engedélyeinek kölcsönös elfogadását a tagállamokban.

A Tanács és a Parlament első olvasatban megállapodást ért el a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvjavaslatról, így a Tanács elfogadhatja a módosított jogi aktust. A Tanács és a Parlament azonban első olvasatban nem tudta összehangolni álláspontját a vasútbiztonsági irányelv és az ügynökségi rendelet módosításáról szóló javaslatok tekintetében. Következésképpen a Tanács mindkét javaslatról közös álláspontot fogadott el, és ezekben kellően figyelembe vette azokat a módosításokat, melyeket a Parlament az első olvasat során kialakított véleményében fogadott el.

2. Kulcsfontosságú szakpolitikai kérdések

A Tanács által a bizottsági javaslaton végrehajtott három fő változtatás leírása az alábbiakban található. A Tanács továbbá mentességet biztosít Ciprus és Málta részére.

2.1 Az engedélyezési eljárásokra vonatkozó valamennyi rendelkezés egyetlen jogi aktusba foglalása

A jelenleg hatályos vasútbiztonsági és vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvek a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezési eljárásaira irányuló rendelkezéseket tartalmaznak. Az utóbbi a közösségi vasúti rendszer új vagy korszerűsített részeivel, az előbbi pedig a már használatban lévő

⁽¹⁾ HL C 126., 2007.6.7., 7. o.

⁽²⁾ HL C 126., 2007.6.7., 7. o.

⁽³⁾ HL C 126., 2007.6.7., 7. o.

⁽⁴⁾ HL C 256., 2007.10.27., 39. o.

járművekkel foglalkozik. A jobb szabályozással összhangban, valamint a közösségi jogszabályok egyszerűsítése céljából a Tanács a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésére vonatkozó valamennyi rendelkezést egyetlen jogi aktusba foglalja. A vasútbiztonsági irányelv módosításáról szóló javaslat meglévő, bár módosított 14. cikke, új 14a. cikke és új melléklete átkerült az átdolgozott vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvbe. A Parlament a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvvel kapcsolatos, első olvasatban kialakított megállapodással összefüggésben egyezett bele ebbe az áthelyezésbe. Következésképpen a Tanács elvileg teljes egészében elfogadhatja a 20., 26. és 27. módosítást. A Tanács továbbá elvileg követheti a 18. módosítást azzal a megfontolással, hogy – az áthelyezés eredményeként – a jogalkotó tartózkodhat a módosított vasútbiztonsági irányelvben szereplő engedélyezési eljárásokra való bármiféle utalástól.

2.2 A karbantartással kapcsolatos szerepek és felelőségek tisztázása

Az 1999. évi új Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) 2006. július 1-jei hatálybalépése következtében a járművek üzemeltetői többé nem kötelesek vasúttársaságnál nyilvántartásba vetetni a kocsikat. E fejleményre reagálva, valamint annak biztosítása érdekében, hogy a vasúttársaságok a hálózaton biztonságosan nyújthassanak szállítási szolgáltatásokat a Tanács meghatározza a nyilvántartással kapcsolatos szerepek és felelőségek új rendjét. Ezenkívül a Tanács előterjeszti az „üzembentartó” fogalmának új meghatározását és bevezeti a „karbantartásért felelős szervezet” koncepcióját.

A Tanács – miközben a lehető legpontosabban követi a COTIF-ban használt fogalom meghatározást – egyértelmű kapcsolatot alakít ki az üzemeltető és az üzemeltető járműve között azzal, hogy kötelezi az üzemeltetőket, hogy e minőségükben regisztráltassák magukat egy nemzeti járműnyilvántartásban. A Tanács teljes egészében elfogadhatja a 8. módosítást, mivel a Tanács és a Parlament egyetért az „üzembentartó” fogalmának meghatározásában. A helyes terminológia használata érdekében bevezetett 9. módosítás is elvben elfogadható.

A közös álláspont előírja, hogy a karbantartásért felelős szervezetek egy karbantartási rendszer révén biztosítják, hogy a járművek biztonságos üzemi állapotban legyenek. Az üzembe helyezését vagy a hálózaton való használatát megelőzően valamennyi járműnek rendelkeznie kell egy hozzárendelt, karbantartásért felelős szervezettel. Továbbá a karbantartásért felelős szervezetek mindegyikének regisztrálnia kell magát egy nemzeti járműnyilvántartásba. A nemzeti biztonsági hatóság szigorúan kivételes esetekben és saját hálózatára korlátozva határozhat úgy, hogy eltér azon kötelezettségtől, hogy egy adott járműhöz karbantartásért felelős szervezetet rendeljenek ki. Ezeket az eltéréseket a hatóságnak az éves jelentésében közzé kell tennie. A Tanács célja, hogy e rendszer révén a vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők könnyen meghatározhassák, hogy ki felelős az üzemeltetett jármű karbantartásáért.

2.3 Karbantartási tanúsítás

A nemzeti biztonsági hatóságoknak és a szállítói lánc résztvevőinek a tekintetben való biztosítása céljából, hogy a kocsik karbantartását hatékonyan ellenőrzik, a Tanács úgy dönt, hogy szigorítja a bizottsági javaslat karbantartási tanúsításra vonatkozó rendelkezését. A Bizottság azt javasolta, hogy – adott esetben – ki kell alakítani az üzemeltetők részére egy karbantartás-tanúsítási rendszert. Ennek megfelelően a Tanács egyetért azzal a rendelkezéssel, amely kötelezi a Bizottságot, hogy a vasútbiztonsági irányelvet módosító javaslat hatálybalépésétől számított legfeljebb egy éven belül elfogadjon egy, a karbantartásért felelős szervezeteknek a karbantartási rendszerük tekintetében való tanúsítása létrehozásáról szóló intézkedést. E tanúsítási rendszer mind a bizottsági javaslatban, mind pedig a Tanács közös álláspontjában az Európai Vasúti Ügynökség ajánlásán alapul. A Tanács gondoskodik arról, hogy a kiállított tanúsítvány a Közösség egész területén érvényes legyen, továbbá garantálni fogja, hogy a tanúsított szervezet a felelőssége alá tartozó valamennyi jármű vonatkozásában megfelel a vasútbiztonsági irányelvben foglalt karbantartási követelményeknek.

A karbantartásért felelős szervezetek továbbá önkéntes alapon vehetnek részt e tanúsítási rendszerben. Végezetül annak tisztázása érdekében, hogy a vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők vonatkozásában újabb követelmények nem kerülnek bevezetésre, a Tanács pontosítja, hogy az

a biztonságirányítási rendszer, amelyet a jelenlegi vasútbiztonsági irányelv alapján a vasúttársaságoknak és az infrastruktúra-működtetőknek már ki kellett alakítaniuk, tartalmazza a karbantartási rendszert.

A Parlament a 21. módosításban a vasúti járművek karbantartásának olyan rendszerét javasolja, amely két alapvető tekintetben eltér a Tanács által meghatározott rendszertől. Először is, ahol a Tanács a kocsikkal kapcsolatos, kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokról (KÁME-k) szóló, 2006. július 28-i bizottsági határozatnak, valamint a nemzeti járműnyilvántartás közös előírásainak elfogadásáról szóló, 2007. november 9-i bizottsági határozatnak megfelelően bevezeti a karbantartásért felelős szervezet koncepcióját, a Parlament egy adott jármű karbantartása tekintetében közvetlen felelősséget tulajdonít az üzemeltetőnek. Másodszor pedig a Parlament egy kötelező karbantartás-tanúsítási rendszert kér, miközben a Tanács az Európai Vasúti Ügynökség által vázolt átfogó megközelítésnek megfelelően önkéntességen alapuló rendszert ír elő.

A Tanács három ok miatt nem fogadhatja el a 21. módosítást. Az első ok az, hogy a járműkarbantartás felelősségének az üzemeltetőre való hárítása úgy tűnik, hogy nincs összhangban a vasúttársaságoknak és az infrastruktúra-működtetőknek a biztonságos szállítási műveletre vonatkozó átfogó felelősségével, amint erről a vasútbiztonsági irányelv egyéb kulcsfontosságú rendelkezései – különösen a 4. cikk – intézkednek. Második okként említhető, hogy a Tanács úgy véli, hogy a karbantartási rendszerben való kötelező részvétel nem mindig megfelelő, továbbá szükségtelen adminisztrációs költségekhez is vezethet, például a harmadik országokból érkező kocsik vagy más járműtípusok – mint például mozdonyok és személygépkocsik – esetében. A harmadik ok az, hogy a Tanács attól tart, hogy a speciális *know-how*-t igénylő karbantartási felelősségnek az üzemeltetőkre való hárítása megnehezítheti számukra gazdasági tevékenységük folytatását.

2.4 Mentesség Ciprus és Málta részére

Figyelembe véve, hogy Ciprus és Málta nem rendelkezik vasúti rendszerrel, a Tanács közös álláspontjában ezeknek az országoknak mentességet biztosít a vasútbiztonsági irányelv módosításáról szóló irányelv átültetése és végrehajtása tekintetében, amíg területükön nem hoznak létre vasúti rendszert.

III. AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLTAL HOZOTT MÓDOSÍTÁSOK

A Tanácsnak a 8., 9., 18., 20., 21., 26. és 27. módosítással kapcsolatos álláspontja megtalálható a fentiekben, a kulcsfontosságú kérdésekhez kapcsolódóan.

A Tanács emellett a megfeleltetési táblázatokkal kapcsolatos 2. módosítást teljes egészében el tudja fogadni. A nyelvi változatok korrekciójára vonatkozó 16. és 17. módosítás pedig elvben elfogadható. Ugyanakkor a Tanács jogi vagy technikai okok miatt nem fogadhatja el az alábbi módosításokat:

- A 3. módosítást azért nem, mert a munkavállalók biztonságára és egészségére vonatkozó célkitűzések a bizottsági javaslat hatályán kívül esnek,
- Az egymáshoz kapcsolódó 4–7. módosítást azért nem, mert a „nemzeti biztonsági szabályok” fogalmának javasolt meghatározása összeegyeztethetetlen a vasútbiztonsági irányelvnek a nemzeti biztonsági szabályokat ismertető II. mellékletével, továbbá mert az „alapvető követelmények” kifejezést túl szűk értelemben alkalmazzák,
- A 14. módosítást azért nem, mert a Tanács véleménye az, hogy a közös biztonsági célok kialakításáról tartott vitát a vasútbiztonsági irányelv elfogadásakor már megtartották, és azt nem kellene újból megnyitni. A Tanács továbbá megjegyzi, hogy az ügynökségi rendelet 6. cikkének (4) bekezdése alapján az Európai Vasúti Ügynökség ajánlásai – köztük a közös biztonsági célokra vonatkozók – már részletes költség-haszon elemzést igényelnek,
- A 19. módosítás jelenlegi formájában összeegyeztethetetlen a közös álláspont felépítésével,
- A 22. módosítás azzal a kérdéssel kapcsolatos, hogy kinek szabad műszaki szakvéleményt kérnie az Európai Vasúti Ügynökségtől. Mindazonáltal e kérdésnek már nem szabad vita tárgyát képeznie, mivel a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvvel összefüggésben a Tanács és a Parlament már megegyezésre jutott ugyanerről a kérdésről,

- A komitológiával kapcsolatos 1., 10., 11., 12., 13., 15., 23., 24. és 25. módosítást, amelyekben a Parlament számos intézkedés tekintetében bevezeti a sürgősségi eljárást. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és a vasútbiztonsági irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítását vagy kiegészítését szolgálják, a Tanács egyetért a Bizottsággal és a Parlamenttel abban, hogy ezen intézkedések vonatkozásában a Parlamentnek is szerepet kell kapnia az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottság révén. Ugyanakkor aránytalannak tűnik a sürgősségi eljárás alkalmazási lehetőségének biztosítása, mivel ezen intézkedések mindegyikéhez már egy konkrét határidő kapcsolódik vagy azokat rendszeres időközönként felül kell vizsgálni.

IV. ÖSSZEGZÉS

A kölcsönös átjárhatóságról, biztonságról és az Európai Vasúti Ügynökségről szóló három jogalkotási javaslat – amelyek célja a vasúti járművek Európai Unióban történő mozgásának megkönnyítése – jelentősen hozzájárul az európai vasúti térség további integrációjához. A Tanács és a Parlament már jelentős előrehaladást ért el e három javaslat tekintetében, különösen azáltal, hogy az első olvasatban megállapodást ért el a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelvről. Ez szilárd alapot teremt mindkét társjogalkotó számára ahhoz, hogy a második olvasatban folytatott vitáik során kompromisszumos megoldásokra jussanak a vasútbiztonsági irányelv és az ügynökségi rendelet módosításáról szóló javaslatok tekintetében.

13/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT**a Tanács által 2008. április 18-án elfogadva****a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel**

(2008/C 122 E/03)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 175. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ az üvegházhatást okozó gázok költséghatékony és gazdaságilag eredményes módon történő csökkentésének előmozdítása érdekében létrehozta az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek a Közösségen belüli kereskedelmi rendszerét.
- (2) Az Európai Közösség részéről a 94/69/EK tanácsi határozattal ⁽⁵⁾ jóváhagyott, az Egyesült Nemzetek éghajlatváltozási keretegyezményének (UNFCCC) végső célja az üvegházhatást okozó gázok légköri koncentrációjának olyan szinten történő stabilizálása, amely megakadályozza az éghajlati rendszerbe való veszélyes mértékű emberi beavatkozást.
- (3) A 2007. március 8 és 9-i Brüsszelben ülésező Európai Tanács kihangsúlyozta azon stratégiai cél elérésének alapvető fontosságát, amely szerint a globális hőmérséklet-emelkedés legfeljebb 2 °C-kal haladhatja meg az iparosodás előtti értéket. Az éghajlatváltozással foglalkozó kormányközi munkacsoport (IPCC) negyedik értékelő jelentésében szereplő legújabb tudományos eredmények csak még világosabbá teszik, hogy az éghajlatváltozás kedvezőtlen hatásai egyre súlyosabban veszélyeztetik az ökoszisztémákat, az élelmiszer-termelést és a fenntartható fejlődés elérését, valamint a Millenniumi Fejlesztési Célokat, valamint az emberi egészséget és biztonságot. A 2 °C-kos célkitűzés elérhető közelségben tartása szükségessé teszi, hogy az üvegházhatást okozó gázok légköri koncentrációját körülbelül 450 ppmv CO₂-ekvivalens értéken stabilizálják, ami megkívánja, hogy az üvegházha-

tást okozó gázok globális kibocsátása az elkövetkező 10–15 évben tetőzzön, a globális kibocsátás pedig lényegesen – 2050-re az 1990-es szintnél legalább 50 %-kal alacsonyabb szintre – csökkenjen.

- (4) Az Európai Tanács hangsúlyozta, hogy az Európai Unió elkötelezett amellett, hogy Európát nagy energiahatékony-ságú, és az üvegházhatást okozó gázokat alacsony szinten kibocsátó gazdasággá alakítsa, és a 2012 utáni időszakra vonatkozó globális és átfogó megállapodás megkötéséig az EU részéről határozott és független kötelezettséget vállalt arra, hogy 2020-ra az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását az 1990-es szintnél legalább 20 %-kal alacsonyabb szintre csökkenti. A légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozása e kötelezettségvállalással összhangban nagy előrelépést jelent.

- (5) Az Európai Tanács hangsúlyozta, hogy az EU elkötelezett egy a 2012 utáni időszakra vonatkozó olyan globális és átfogó, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló megállapodás mellett, amely az éghajlatváltozás támasztotta kihívásokkal való szembenézéshez szükséges eredményes, hatékony, arányos és megfelelő szintű válaszlépést biztosít. A 2012 utáni időszakra vonatkozó globális és átfogó megállapodáshoz való hozzájárulásként jóváhagyta, hogy 2020-ig 30 %-kal csökkenti az 1990-es szinthez képest az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, feltéve, hogy más fejlett országok is kötelezettséget vállalnak a kibocsátás hasonló mértékű csökkentésére, és ahhoz a gazdaságilag magasabb fejlettségi szintű fejlődő országok is megfelelő mértékben hozzájárulnak felelősségeik és vonatkozó képességeik szerint. Az EU továbbra is vezető szerepet tölt be egy olyan ambiciózus nemzetközi megállapodásra irányuló tárgyalás során, amely megvalósítja a globális hőmérséklet-emelkedés 2 °C-ra való korlátozásának célját, és amelyet megerősít az UNFCCC részes feleinek 2007 decemberében Balin rendezett 13. konferenciáján, az e cél felé tett előrehaladás. Az EU annak biztosítására törekszik, hogy ez a globális megállapodás a légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését célzó intézkedéseket is tartalmazzon, és ez esetben a Bizottságnak fontolóra kell vennie, hogy a légi-jármű-üzemeltetőkre vonatkozóan milyen módosításokat kell elvégezni ezen az irányelven.

⁽¹⁾ HL C 175., 2007.7.27., 47. o.⁽²⁾ HL C 305., 2007.12.15., 15. o.⁽³⁾ Az Európai Parlament 2007. november 13-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2008. április 18-i közös álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács ...-i határozata.⁽⁴⁾ HL L 275., 2003.10.25., 32. o. A 2004/101/EK irányelvvel (HL L 338., 2004.11.13., 18. o.) módosított irányelv.⁽⁵⁾ HL L 33., 1994.2.7., 11. o.

- (6) Az UNFCCC előírja, hogy valamennyi fél alakítson ki és hajtsa végre az éghajlatváltozás enyhítésével kapcsolatos intézkedéseket tartalmazó nemzeti, és szükség esetén regionális programokat.
- (7) A 2002/358/EK tanácsi határozat ⁽¹⁾ által az Európai Közösség nevében jóváhagyott, az UNFCCC-hez csatolt Kiotói Jegyzőkönyv előírja, hogy a fejlett országok tűzzék ki célul a Montreali Jegyzőkönyv hatálya alá nem tartozó, légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának korlátozását vagy csökkentését, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) keretében.
- (8) Noha a Közösség nem szerződő fele az 1944. évi, a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezménynek (Chicagói Egyezmény), valamennyi tagállam szerződő fele az említett egyezménynek és tagja az ICAO-nak. A tagállamok továbbra is támogatják a más ICAO-államokkal a légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak kezelését célzó intézkedések, többek között piaci alapú eszközök kidolgozására irányuló munkát. Az ICAO légiközlekedési környezetvédelmi bizottságának 2004. évi hatodik ülésén megállapították, hogy az ICAO égisze alatti új jogi eszközre alapuló, kifejezetten a légi közlekedésre vonatkozó kibocsátás-kereskedelmi rendszer nem tűnt kellőképpen vonzóknak ahhoz, hogy ezzel a továbbiakban foglalkozzanak. Ebből következően az ICAO 2004. szeptemberében tartott 35. Közgyűlésének az A35-5. határozata nem javasolt új jogi eszközt, ehelyett támogatta a nyílt kibocsátás-kereskedelmet, továbbá annak lehetőségét, hogy az államok a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra is terjesszék ki kibocsátás-kereskedelmi rendszereiket. Az ICAO 2007. szeptemberében tartott 36. Közgyűlésének A36-22. határozatának L. függeléke nyomatékosan arra szólítja fel a szerződő államokat, hogy más szerződő államok légijármű-üzemeltetői vonatkozásában – kivéve, ha ez az adott államok közötti kölcsönös megállapodás alapján történik – ne alkalmazzanak kibocsátás-kereskedelmi rendszert. Emlékeztetve arra, hogy a Chicagói Egyezmény egyértelműen elismeri, hogy mindegyik szerződő félnek joga van saját jogszabályait megkülönböztetéstől mentesen valamennyi állam légi járművére alkalmazni, az Európai Közösség tagállamai és tizenöt másik európai állam fenntartással élt ezen állásfoglalással szemben, és a Chicagói Egyezmény értelmében fenntartotta a jogot arra, hogy piaci alapú intézkedéseket hozzon és megkülönböztetéstől mentesen alkalmazza őket valamennyi állam valamennyi olyan légijármű-üzemeltetőjére, amely a területükre irányulóan, a területükről kiindulva vagy azon belül nyújt szolgáltatásokat.
- (9) Az 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozattal ⁽²⁾ létrehozott, hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program előírta, hogy a Közösség határozzon meg és hajtsa végre konkrét intézkedéseket a légi közlekedésből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, ha ilyen intézkedésben az ICAO-n belül 2002-ig nem állapodtak meg. 2002. októberi, 2003. decemberi és 2004. októberi következtetéseiben a Tanács ismételt felhívta a Bizottságot, hogy javasoljon intézkedéseket a nemzetközi légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében.
- (10) A kibocsátások szükséges jelentős csökkentése érdekében a Közösség gazdaságának minden ágazatában tagállami és közösségi szintű politikákat és intézkedéseket kell végrehajtani. Amennyiben a légiközlekedési ágazat által az éghajlatváltozásra gyakorolt hatás a jelenlegi ütemben tovább növekszik, ez jelentősen aláássa a más ágazatok által az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében végrehajtott csökkentések hatását.
- (11) A Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának szóló, „A repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentéséről” című, 2005. szeptember 27-i közleményében a Bizottság egy stratégiát vázolt fel a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentésére vonatkozóan. Az átfogó intézkedéscsomag részeként a stratégia javasolta az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei közösségi kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztését, és előírta az európai éghajlatváltozási program második szakaszának keretében egy több érdekeltet is magába foglaló, légiközlekedési munkacsoport létrehozását a közösségi rendszer légi közlekedésre történő kiterjesztése módozatainak átgondolása érdekében. A Tanács a 2005. december 2-án elfogadott következtetéseiben elismerte, hogy a közösségi rendszer légiközlekedési ágazatra történő kiterjesztése gazdasági és környezetvédelmi szempontból a legjobb haladási iránynak tűnik, és felhívta a Bizottságot, hogy 2006. végéig nyújtson be jogalkotási javaslatot. Az Európai Parlament a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentéséről szóló, 2006. július 4-i állásfoglalásában ⁽³⁾ elismerte, hogy a kibocsátás-kereskedelem megfelelő tervezés esetén szerepet játszhat egy olyan átfogó intézkedéscsomagban, amelynek célja a légi közlekedés éghajlati hatásainak kezelése.
- (12) A 2003/87/EK irányelvben tett módosítások célja a légi közlekedésnek tulajdonítható éghajlatváltozásra gyakorolt hatások csökkentése a közösségi rendszernek a légiközlekedési tevékenységekből származó kibocsátásokra történő kiterjesztése útján.
- (13) A légijármű-üzemeltetők gyakorolják a legközvetlenebb ellenőrzést az üzemeltetett légi jármű típusa, illetve repülési módja fölött, és így felelősek az ezen irányelv által megszabott kötelezettségek teljesítéséért, beleértve a figyelemmel kíséresi terv készítésére, valamint a kibocsátások e tervnek megfelelő figyelemmel kísérésére és jelentésére vonatkozó kötelezettséget is. A légijármű-üzemeltetőket az ICAO-kód vagy bármely egyéb, repülési azonosításra

⁽¹⁾ HL L 130., 2002.5.15., 1. o.⁽²⁾ HL L 242., 2002.9.10., 1. o.⁽³⁾ HLC 303. E, 2006.12.13., 119. o.

használt elismert kód alapján lehet azonosítani. Ha a légi jármű-üzemeltető kiléte ismeretlen, a légi jármű tulajdonosát kell a légi jármű üzemeltetőjének tekinteni, hacsak az nem bizonyítja, hogy valamely másik személy a légi jármű-üzemeltető.

- (14) 2012-től a közösségi repülőterekre érkező és onnan felszálló valamennyi járatra ki kell terjeszteni a rendszert. A közösségi rendszer ezáltal modellként szolgálhat a kibocsátás-kereskedelmi rendszer világméretű használatához. Amennyiben egy harmadik ország intézkedéseket hoz a Közösségbe tartó légi járatok éghajlatra gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében, akkor a Bizottság – az adott országgal folytatott konzultációt követően – mérlegeli a közösségi rendszer és a harmadik országbeli intézkedések optimális összeegyeztetésének lehetőségeit.
- (15) A jobb szabályozás elvével összhangban, egyes légi járatokat mentesíteni kell a rendszer alkalmazása alól. Az aránytalan igazgatási terhek további elkerülése érdekében a három egymást követő négyhónapos időszak során időszakonként 243 repülésnél kevesebbet végrehajtó kereskedelmi légiközlekedési üzemeltetőket mentesíteni kell a rendszer alkalmazása alól. Ez a közösségi rendszer hatálya alá tartozó, korlátozott szolgáltatásokat nyújtó légitársaságok előnyére válna, beleértve a fejlődő országok légitársaságait is.
- (16) A légi közlekedés a globális éghajlatra a szén-dioxid, a nitrogén-oxidok, a vízgőz, illetve a szulfát- és koromrészecskék kibocsátása útján gyakorol hatást. Az IPCC becslése szerint a légi közlekedés által kifejtett teljes hatás jelenleg 2–4-szer nagyobb, mint korábban a csak a szén-dioxid-kibocsátásai révén okozott hatás. A közelmúltban végzett közösségi kutatások szerint a légi közlekedés által kifejtett teljes hatás körülbelül kétszer nagyobb, mint a szén-dioxid által önmagában kifejtett hatás. E becslések egyike sem veszi azonban figyelembe a meglehetősen bizonytalan pehelyfelhősödési hatásokat. A közösségi környezetvédelmi politikának a Szerződés 174. cikke (2) bekezdésével összhangban az elővigyázatosság elvén kell alapulnia. A tudományos előrelépés függvényében a légi közlekedés által kifejtett valamennyi hatással a lehető legnagyobb mértékben kell foglalkozni. A nitrogén-oxid-kibocsátásokkal más, 2008-as bizottsági jogszabály javaslatok fognak foglalkozni.
- (17) A verseny torzulásának elkerülése érdekében összehangolt kiosztási módszert kell megállapítani a kiadandó kibocsátási egységek összmenyiségének meghatározására és a kibocsátási egységek légi jármű-üzemeltetőknek történő kiosztására. A kibocsátási egységek egy részét a Bizottság által kidolgozandó szabályok szerint árverésen osztják ki. A kibocsátási egységekből külön tartalékalapot kell elkülöníteni annak érdekében, hogy az új légi jármű-üzemeltetőknek biztosítsák a piacra jutást, valamint segítséget nyújtsanak azon légi jármű-üzemeltetőknek, amelyeknek hirtelen megnő a teljesített tonnakilométer száma. A működésüket beszüntető légi jármű-üzemeltetők továbbra is kapnak kibocsátási egységeket azon időszak lejártáig, amelyre már kiosztották az ingyenes kibocsátási egységeket.
- (18) A légi jármű-üzemeltetők részére egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében helyénvaló a rendszerben részt vevő

valamennyi légi jármű-üzemeltető számára térítésmentesen kiosztott kibocsátási egységek arányának teljes harmonizációja, tekintettel arra, hogy minden légi jármű-üzemeltetőre valamennyi, az EU-ban végzett, oda irányuló, illetve onnan induló művelete tekintetében egyetlen tagállam szabályozása, valamint a harmadik országokkal kötött, kétoldalú légiszolgáltatási megállapodások megkülönböztetéstől való eltiltása érdekében szükséges rendelkezéseket kell megállapítani.

- (19) A légi közlekedés hozzájárul az emberi tevékenységek által az éghajlatváltozásra gyakorolt általános átfogó hatáshoz és a légi járművekből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának környezeti hatása enyhíthető az éghajlatváltozásnak az EU-ban és harmadik országokban történő kezelését, valamint az enyhítésre és az alkalmazkodásra vonatkozó kutatás és fejlesztés finanszírozását célzó intézkedésekkel. A nemzeti közkiadásokkal kapcsolatos határozatok a szubszidiaritás elvének megfelelően a tagállamok hatáskörébe tartoznak. Ezen megfontolás sérelme nélkül, a kibocsátási egységek elárverezéséből származó bevételeket, vagy az ennek megfelelő összeget abban az esetben, ha a tagállamok olyan kényszerítő költségvetési elvei, mint az egységesség és az egyetemlegesség azt megkövetelik, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, az éghajlatváltozás hatásaihoz az EU-ban és harmadik országokban történő alkalmazkodásra, az enyhítésre és az alkalmazkodásra vonatkozó kutatás és fejlesztés finanszírozására, valamint a rendszer igazgatási költségeinek fedezésére kell fordítani. Ezek közé tartozhatnak többek között a környezetbarát közlekedés ösztönzését szolgáló intézkedések. Az elárverezések bevételeit különösen a globális energiahatékonysági és megújulóenergia-alaphoz történő hozzájárulások, továbbá az erdők pusztulásának elkerülése és a fejlődő országokban az alkalmazkodás megkönnyítése érdekében tett intézkedések finanszírozására kell felhasználni. Ezen irányelvnek a bevételek felhasználására vonatkozó rendelkezései nem érintik a 2003/87/EK irányelv általános felülvizsgálatának szélesebb összefüggésében hozott, a kibocsátási egységek elárverezéséből származó bevételek felhasználásáról hozott határozatokat.
- (20) Az árverésből származó bevételek felhasználására vonatkozó rendelkezésekről tájékoztatni kell a Bizottságot. Az ilyen tájékoztatások nem mentesítik a tagállamokat a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésében meghatározott azon kötelezettség alól, hogy tájékoztatást küldjenek bizonyos nemzeti intézkedésekről. Ez az irányelv nem sérti az olyan jövőbeli állami támogatásokra vonatkozó eljárások kimenetelét, amelyeket a Szerződés 87. és 88. cikkével összhangban végeznek.
- (21) A rendszer költséghatékonyságának növelése érdekében a légi jármű-üzemeltetők számára lehetővé kell tenni, hogy a projekttevékenységekből eredő igazolt kibocsátáscsökkentéseket („CER-ek”) és kibocsátáscsökkentési egységeket („ERU-k”) felhasználják azon kötelezettségük teljesítésére, amely szerint a kibocsátási egységeket egy összehangolt szint eléréséig vissza kell adniuk. A CER-ek és az ERU-k felhasználásának összhangban kell lennie a kereskedelmi rendszerben történő felhasználás tekintetében ezen irányelvben megállapított elfogadhatósági kritériumokkal.

- (22) A légijármű-üzemeltetőkre háruló igazgatási terhek csökkentése érdekében minden egyes légijármű-üzemeltetőért egyetlen tagállam felelős. A tagállamok számára elő kell írni annak biztosítását, hogy az adott államban üzemeltetési engedéllyel rendelkező légijármű-üzemeltetők vagy az üzemeltetési engedély nélküli vagy harmadik országokból származó olyan légijármű-üzemeltetők, amelyeknek a bázisévben történő kibocsátásai leginkább az említett tagállamnak tulajdoníthatók, megfeleljenek ezen irányelv követelményeinek. Amennyiben egy légijármű-üzemeltető nem teljesíti az ezen irányelvben előírt követelményeket, és az igazgatásért felelős tagállam egyéb végrehajtási intézkedései eredménytelenek voltak, akkor a tagállamoknak szolidárisan kell eljárniuk. Az igazgatásért felelős tagállam számára ezért lehetővé kell tenni, hogy kérhesse a Bizottságtól, hogy az az érintett légijármű-üzemeltetőre vonatkozóan végső megoldásként közösségi szintű működési tilalmat rójon ki.
- (23) A közösségi rendszer elszámolási rendje integritásának fenntartása érdekében, tekintettel arra a tényre, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokat nem építették be a tagállamok Kiotói Jegyzőkönyv szerinti kötelezettségvállalásaiba, a légiközlekedési ágazat számára kiadott kibocsátási egységeket kizárólag a légijármű-üzemeltetőkre az ezen irányelv értelmében kiszabott, a kibocsátási egységek visszaadásával kapcsolatos kötelezettségek teljesítésére lehet felhasználni.
- (24) A rendszer környezetvédelmi integritásának megőrzése érdekében a légijármű-üzemeltetők által visszaadott egységek csak az olyan üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó célok teljesítése szempontjából számítanak, amelyek ezeket a kibocsátásokat figyelembe veszik.
- (25) A légi közlekedés biztonságáért felelős európai szervezet (Eurocontrol) birtokában lehet olyan információknak, amelyek a tagállamokat vagy a Bizottságot az ezen irányelv által megszabott kötelezettségeik teljesítésében segíthetik.
- (26) A közösségi rendszernek a kibocsátások figyelemmel kísérésével, jelentésével és ellenőrzésével, valamint az üzemeltetőkre alkalmazandó szankciókkal kapcsolatos rendelkezéseit a légi járművek üzemeltetőire is alkalmazni kell.
- (27) A Bizottság az alkalmazás során szerzett tapasztalatokra figyelemmel felülvizsgálja a 2003/87/EK irányelv működését a légiközlekedési tevékenységekkel kapcsolatban, és ezt követően jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
- (28) A 2003/87/EK irányelv működésének a légiközlekedési tevékenységekkel kapcsolatos felülvizsgálatakor figyelembe kell venni a megfelelő és összehasonlítható alternatív közlekedési módokkal nem rendelkező országok strukturális függőségét, amelyek az említett ok miatt nagyban függenek a légi közlekedéstől, és amelyekben az idegenforgalmi ágazat az ország GDP-jéhez nagymértékben hozzájárul. Különös figyelmet kell fordítani a legkülső régiók tekintetében felmerülő, a Szerződés 299. cikke (2) bekezdésében meghatározott hozzáférhetőségi és versenyképességi problémák, valamint az ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatban felmerülő közszolgálati kötelezettségekkel kapcsolatos problémák enyhítésére, sőt megszüntetésére.
- (29) A Gibraltárról szóló párbeszéd fórumának első miniszteri ülésén, 2006. szeptember 18-án Córdobaiban elfogadott, a Gibraltár repülőtéréről szóló miniszteri nyilatkozat a repülőtéréről szóló, 1987. december 2-án Londonban tett együttes nyilatkozat helyébe fog lépni, és az annak való teljes megfelelés az 1987-es nyilatkozatnak való megfelelésnek fog minősülni.
- (30) Az irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.
- (31) A Bizottságot kell felhatalmazni különösen arra, hogy elfogadja a nem ingyenesen kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek árvezetésére vonatkozó intézkedéseket; hogy elfogadja a részletes szabályokat az egyes légijármű-üzemeltetők részére biztosított külön tartalékalap működéséről és azon eljárásokról, amelyek a Bizottsághoz intézett azon kérésre vonatkoznak, hogy egy légijármű-üzemeltetőre vonatkozóan működési tilalmat rójon ki, valamint hogy módosítsa az I. mellékletben szereplő légiközlekedési tevékenységeket olyan esetekben, amikor harmadik ország intézkedéseket vezet be a légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentése érdekében. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve ezen irányelv új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítését, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (32) Mivel ezen irányelv célját a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a javasolt intézkedés terjedelme és hatása miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (33) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás ⁽²⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átvett intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.
- (34) A 2003/87/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

⁽²⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2003/87/EK irányelv módosításai

A 2003/87/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A szöveg az 1. cikk előtt a következő címmel egészül ki:

„I. FEJEZET

Általános rendelkezések”.

2. A 2. cikk a következő szöveggel egészül ki:

„(3) Ezen irányelv Gibraltár repülőterére történő alkalmazása a Spanyol Királyság, illetve az Egyesült Királyság által a repülőtér helyéül szolgáló terület szuverenitásával kapcsolatos jogvitában elfoglalt jogi álláspontok sérelme nélkül értendő.”.

3. A 3. cikk a következőképpen módosul:

- a) a b) pont helyébe a következő szöveglép:

„b) »kibocsátások«: üvegházhatású gázoknak valamely létesítményben található forrásokból a légkörbe történő kiengedése vagy az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységet folytató légi járműből az említett tevékenység tekintetében gázok kibocsátása”;

- b) a következő pontokkal egészül ki:

„o) »légijármű-üzemeltető«: az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenység folytatásának idején légi járművet üzemeltető személy, vagy ha ez a személy ismeretlen, vagy ha a légi jármű tulajdonosa által nem azonosított, a légi jármű tulajdonosa;

p) »kereskedelmi légiközlekedési üzemeltető«: olyan üzemeltető, amely díjazás ellenében menetrendszerűen vagy nem menetrendszerűen utasok, áru vagy postai küldemények szállítására irányuló légiközlekedési szolgáltatást nyújtja nagyközönség számára;

q) »igazgatásért felelős tagállam«: a 18a. cikkkel összhangban az adott légijármű-üzemeltető tekintetében a közösségi rendszer igazgatásáért felelős tagállam;

r) »légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátások«: az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek közé tartozó összes olyan repülésből származó kibocsátás, amely egy tagállam területén található repülőtérrel indul vagy egy ilyen repülőtérre harmadik országból érkezik;

s) »légi közlekedésből származó korábbi kibocsátások«: a 2004., 2005. és 2006. naptári évben az

I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységet végző légi járművek éves kibocsátásainak átlaga.”.

4. A szöveg a 3. cikk után a következő fejezettel egészül ki:

„II. FEJEZET

Légi közlekedés

3a. cikk

Hatály

E fejezet rendelkezései az I. mellékletben szereplő légiközlekedési tevékenységek kapcsán kiosztott és kiutalt egységekre vonatkoznak.

3b. cikk

Légiközlekedési tevékenységek

A Bizottság ...-ig (*) a 23. cikk (2) bekezdésével összhangban iránymutatásokat dolgoz ki az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek, különösen a keresési és mentési, a tűzoltási repülések, a humanitárius repülések, a sürgősségi egészségügyi szolgáltatási repülések, valamint a három egymást követő négyhónapos időszak során időszakonként 243 repülésnél kevesebbet végrehajtó kereskedelmi légiközlekedési üzemeltetők által végzett repülések részletes értelmezéséről.

3c. cikk

A légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége

(1) A 2012. január 1. és 2012. december 31. közötti időszakra a légijármű-üzemeltetők számára kiosztandó légi-közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége a korábbi összes, légi közlekedésből származó kibocsátások éves átlaga 100 %-ának felel meg.

(2) A 11. cikk (2) bekezdésében említett, 2013. január 1-jén kezdődő időszakra és a 30. cikk (4) bekezdésében említett felülvizsgálatot követő esetleges módosítások hiányában minden ezt követő időszakra a légijármű-üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége a korábbi légi közlekedésből származó kibocsátások 100 %-a és az adott időszakban eltelt évek száma szorzatának felel meg.

(3) A Bizottság a 30. cikk (4) bekezdésének megfelelően felülvizsgálja a légijármű-üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiségét.

(4) A Bizottság ...-ig (*) a légi közlekedésből származó korábbi kibocsátásokról a rendelkezésre álló legmegfelelőbb adatok – többek közt a tényleges forgalmi adatok – alapján határoz. Ezt a határozatot a 23. cikk (1) bekezdésében említett bizottság megvizsgálja.

(*) Ezen irányelv hatálybalépését követő hat hónap.

3d. cikk

A légiközlekedési kibocsátási egységek árverés keretében történő kiosztásának módszere

(1) A 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakban a kibocsátási egységek 10 %-a árverésre kerül.

(2) A későbbi időszakokat illetően az árverésre kerülő egységeknek az (1) bekezdésben említett százalékaránya ezen irányelv általános felülvizsgálata keretében növelhető.

(3) Rendeletet kell elfogadni az e cikk (1) és (2) bekezdésével vagy a 3f. cikk (8) bekezdésével összhangban nem ingyenesen kiutalandó légiközlekedési kibocsátási egységek tagállamok által történő árverésére vonatkozó részletes rendelkezések meghatározásáról. Az egyes tagállamok által árverésen kiosztandó légi közlekedési kibocsátási egységek száma arányos a tagállamnak a 14. cikk (3) bekezdése szerint bejelentett és a 15. cikk szerint hitelesített, a valamennyi tagállamra vonatkozóan a referenciaévre légi közlekedésnek tulajdonított összes kibocsátási egységekben való részesedésével. A 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakra 2010 a referenciaév, a 3c. cikkben említett minden ezt követő időszakra pedig az a naptári év, amely 24 hónappal az árveréssel érintett időszak kezdete előtt véget ér.

Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló említett rendeletet a 23. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(4) A légi közlekedés kibocsátási egységeinek elárverezéséből származó bevételek felhasználásáról a tagállamok határoznak. A bevételeket az Unióban és harmadik országokban bekövetkező éghajlatváltozás kezelésére és az igazgatásért felelős tagállam ezen irányelvvel kapcsolatban felmerült költségeinek fedezésére kell felhasználni.

(5) A Bizottság részére ezen irányelv értelmében adott tájékoztatás nem mentesíti a tagállamokat a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében meghatározott bejelentési kötelezettség alól.

3e. cikk

Az egységek kiosztása és kiutalása a légi jármű-üzemeltetőknek

(1) Minden egyes légi jármű-üzemeltető a 3c. cikkben említett minden egyes időszak tekintetében kérelmezheti térítésmentesen kiosztandó légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztását. Az adott légi jármű-üzemeltető által az ellenőrzési évben teljesített, az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységekre vonatkozó hitelesített tonnakilométer-adatokat tartalmazó kérelmet az igazgatásért felelős tagállamban az illetékes hatóságnak lehet benyújtani. E cikk alkalmazásában az ellenőrzési év a IV. és V. melléklettel összhangban az érintett időszak kezdetét 24 hónappal megelőzően véget érő naptári év, vagy a 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszak vonatkozásában a 2010-es év. A kérelmeket a vonatkozó időszak kezdetét megelőzően legalább 21 hónappal be kell nyújtani, vagy – a 3c. cikk (1)

bekezdésében említett időszak vonatkozásában – 2011. március 31-ig.

(2) A kérelemmel érintett időszak kezdetét legalább tizennyolc hónappal megelőzően, vagy – a 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakhoz kapcsolódóan – 2011. március 30-ig a tagállamok az (1) bekezdés szerint beérkező kérelmeket benyújtják a Bizottságnak.

(3) A 3c. cikk (2) bekezdésében említett minden egyes időszak kezdetét legalább tizenöt hónappal megelőzően, vagy – a 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakhoz kapcsolódóan – 2011. szeptember 30-ig a Bizottság kiszámítja és elfogad egy határozatot, amely meghatározza a következőket:

- a) az említett időszakra a 3c. cikkel összhangban kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyisége;
- b) az említett időszakban a 3d. cikkel összhangban árverésre bocsátandó kibocsátási egységek száma;
- c) a 3f. cikk (1) bekezdésével összhangban az említett időszakra a légi jármű-üzemeltetők részére rendelkezésre álló külön tartalékalapban levő kibocsátási egységek száma;
- d) az említett időszakra térítésmentesen kiosztandó kibocsátási egységek száma, amelyet úgy számolnak ki, hogy a kibocsátási egységek b) és c) pontokban említett számát kivonják a kibocsátási egységek a) pont szerint megállapított teljes mennyiségéből; és
- e) a Bizottság részére a (2) bekezdéssel összhangban kérelmet benyújtó légi jármű-üzemeltetők részére a kibocsátási egységek ingyenes kiosztásához alkalmazott referenciaérték.

Az e) pontban említett, tonnakilométerenkénti kibocsátási egységben kifejezett referenciaértéket a kibocsátási egységek d) pontban említett számának a Bizottsághoz a (2) bekezdéssel összhangban benyújtott kérelmekben szereplő tonnakilométer-adatok összegével történő elosztásával számítják.

(4) A Bizottság által a (3) bekezdés szerint elfogadott határozat napját követő három hónapon belül minden egyes, igazgatásért felelős tagállam kiszámítja és közzéteszi a következőket:

- a) a Bizottság részére a (2) bekezdéssel összhangban kérelmet benyújtó minden egyes légi jármű-üzemeltető részére az adott időszakban kiosztott kibocsátási egységek teljes száma, amelyet a kérelemben szereplő tonnakilométer-adatoknak a (3) bekezdés e) pontjában említett referenciaértékkel való szorzása útján számítanak ki; és
- b) az egyes üzemeltetők számára az egyes években kiosztott kibocsátási egységek száma, amelyet úgy határoznak meg, hogy az a) pont szerint kiszámított időszakra kiosztott kibocsátási egységek teljes számát elosztják az időszakban eltelt olyan évek számával, amelyek során a légi jármű-üzemeltető az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek bármelyikét folytatja.

(5) 2012. február 28-ig és minden egyes ezt követő év február 28-ig az igazgatásért felelős tagállam illetékes hatósága minden egyes légi jármű-üzemeltető számára kiutalja az adott légi jármű-üzemeltető számára, az adott évre e cikk vagy a 3f. cikk értelmében kiosztott kibocsátási egységeket.

3f. cikk

Külön tartalékalap egyes légi jármű-üzemeltetők részére

(1) A 3c. cikk (2) bekezdésében említett minden egyes időszakban a kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyiségének 3 %-át egy külön tartalékalapban elkülönítik az olyan légi jármű-üzemeltetők számára, amelyek:

- a) az I. melléklet szerinti légiközlekedési tevékenységet az azt követő ellenőrzési év után kezdik meg, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszakra vonatkozó tonnakilométer-adatokat benyújtották; vagy
- b) tonnakilométer-adatai évente több mint 18 %-kal nőnek egyrészről a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakilométer-adatot benyújtottak, másrészről az említett időszak második naptári éve között;

és amelyek a) pont szerinti tevékenysége vagy a b) pont szerinti további tevékenysége sem részben, sem egészben nem jelenti egy másik légi jármű-üzemeltető által korábban végzett légiközlekedési tevékenység folytatását.

(2) Az (1) bekezdés értelmében jogosult légi jármű-üzemeltetők az igazgatásért felelős tagállam illetékes hatóságánál kérelmezhetik térítésmentesen kiosztandó kibocsátási egységek kiosztását a külön tartalékalapból. Valamennyi kérelmet a 3c. cikk (2) bekezdésében említett, a kérelem tárgyát képező időszak harmadik évének június 30. napjáig kell benyújtani.

(3) A (2) bekezdés szerinti kérelemnek:

- a) tartalmaznia kell a légi jármű-üzemeltető által a 3c. cikk (2) bekezdésében említett, a kérelem tárgyát képező időszak második naptári évében végzett, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó, a IV. és az V. mellékleteknek megfelelő, hitelesített tonnakilométer-adatokat;
- b) igazolnia kell, hogy az (1) bekezdés szerinti jogosultsági követelmények teljesülnek; és
- c) az (1) bekezdés b) pontja hatálya alá tartozó légi jármű-üzemeltetők esetében fel kell tüntetni benne:
 - i. az adott légi jármű-üzemeltető által elért, tonnakilométerben kifejezett százalékos növekedést egyrészről a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakilométer-adatot benyújtottak, másrészről az említett időszak második naptári éve között;
 - ii. az adott légi jármű-üzemeltető által elért, tonnakilométerben kifejezett abszolút növekedést egyrészről a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatko-

zóna a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakilométer-adatot benyújtottak, másrészről az említett időszak második naptári éve között; és

iii. az adott légi jármű-üzemeltető által elért, tonnakilométerben kifejezett, az (1) bekezdés b) pontjában meghatározott százalékot meghaladó abszolút növekedést egyrészről a között az ellenőrzési év között, amelyre vonatkozóan a 3e. cikk (1) bekezdése értelmében a 3c. cikk (2) bekezdésében említett időszak tekintetében tonnakilométer-adatot benyújtottak, másrészről az említett időszak második naptári éve között.

(4) A (2) bekezdés szerinti kérelemre vonatkozó határidőtől számított legkésőbb hat hónapon belül a tagállamok az említett bekezdés szerint beérkező kérelmeket benyújtják a Bizottságnak.

(5) A (2) bekezdés szerinti kérelemre vonatkozó határidőtől számított legkésőbb tizenkét hónapon belül a Bizottság dönt a kibocsátási egységeknek azon légi jármű-üzemeltetők részére történő térítésmentes kiosztásához alkalmazott referenciaértékről, akik a (4) bekezdésnek megfelelően kérelmet nyújtottak be a Bizottsághoz.

A (6) bekezdésre is figyelemmel a referenciaérték számítása úgy történik, hogy a külön tartalékalapban levő kibocsátási egységek számát elosztják az alábbiak összegével:

- a) az (1) bekezdés a) pontja hatálya alá eső légi jármű-üzemeltetők tonnakilométer-adatai, amelyek szerepeltek a (3) bekezdés a) pontja és a (4) bekezdés szerint a Bizottsághoz benyújtott kérelmekben; és
- b) az (1) bekezdés b) pontjának hatálya alá eső légi jármű-üzemeltetők az (1) bekezdés b) pontjában megállapított, a (3) bekezdés c) pontjának iii. alpontja és a (4) bekezdés szerint a Bizottsághoz benyújtott kérelmekben feltüntetett százalékot meghaladó abszolút növekedés tonnakilométerben kifejezve.

(6) Az (5) bekezdésben említett referenciaérték nem eredményezhet a 3e. cikk (4) bekezdése szerinti légi jármű-üzemeltetőknek kiosztott, tonnakilométerenkénti éves kibocsátási egységnél több tonnakilométerenkénti éves kibocsátási egységet.

(7) A Bizottság által az (5) bekezdés szerint elfogadott határozat napját követő három hónapon belül minden egyes, igazgatásért felelős tagállam kiszámítja és közlést tesz a következőket:

- a) minden olyan légi jármű-üzemeltető részére a külön tartalékalapból kiosztott kibocsátási egységek, akinek a kérelmét a (4) bekezdéssel összhangban a Bizottság részére benyújtották. A kiosztott kibocsátási egységek számát az (5) bekezdésben említett referenciaértéknek a következőkkel való beszorzásával számítják ki:
 - i. az (1) bekezdés a) pontja hatálya alá eső légi jármű-üzemeltetők esetében a (3) bekezdés a) pontja és a (4) bekezdés szerint a Bizottsághoz benyújtott kérelmekben szereplő tonnakilométer-adatok;

ii. az (1) bekezdés b) pontjának hatálya alá eső légi jármű-üzemeltetők esetében az (1) bekezdés b) pontjában megállapított és a (3) bekezdés c) pontjának iii. alpontja és a (4) bekezdés szerint a Bizottsághoz benyújtott kérelmekben feltüntetett százalékos meghaladó abszolút növekedés tonnakilométerben kifejezve; és

b) az egyes légi jármű-üzemeltetők számára évente kiosztott kibocsátási egységek, amelyet úgy határoznak meg, hogy az a) pont szerint kiosztott kibocsátási egységei számát elosztják a 3c. cikk (2) bekezdésében említett, a kiosztás tárgyát képező időszakban fennmaradó teljes naptári évek számával.

(8) A külön tartalékalapból ki nem osztott kibocsátási egységeket a tagállamok árverésre bocsátják.

(9) A Bizottság részletes szabályokat fogadhat el az e cikk szerinti külön tartalékalap működéséről, ideértve az (1) bekezdés szerinti jogosultsági követelményeknek való megfelelés értékelését. Ezen intézkedéseket, amelyek ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányulnak a 23. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

3g. cikk

Figyelemmel kísérési és jelentési tervek

Az igazgatásért felelős tagállam gondoskodik arról, hogy minden légi jármű-üzemeltető az adott állam illetékes hatóságának figyelemmel kísérési tervet nyújtson be, amelyben a 3e. cikk szerinti alkalmazás céljából intézkedéseket állapít meg a kibocsátási és tonnakilométer-adatok figyelemmel kísérésére és jelentésére, továbbá arról, hogy a terveket az illetékes hatóság a 14. cikk értelmében elfogadott iránymutatásoknak megfelelően jóváhagyja.”.

5. A szöveg a következő címmel és cikkel egészül ki:

„III. FEJEZET

Helyhez kötött létesítmények

3h. cikk

Hatály

E fejezet rendelkezései az üvegházhatást okozó gázok kibocsátására vonatkozó engedélyekre és az I. mellékletben szereplő légi közlekedésen kívüli tevékenységek kapcsán kiosztott és kiutalt kibocsátási egységekre alkalmazandók.”.

6. A 6. cikk (2) bekezdésének e) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„e) kötelezettség, a létesítmény adott naptári évben, a 15. cikknek megfelelően igazolt teljes kibocsátásával egyenlő számú egységek – a II. fejezet szerint kiutalt

kibocsátási egységek kivételével – adott év végétől számított 4 hónapon belüli átadására.”.

7. A szöveg a következő címmel egészül ki a 11. cikk után:

„IV. FEJEZET

A légi közlekedésre és a helyhez kötött létesítményekre alkalmazandó rendelkezések”.

8. A 11a. cikk szövege a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A (3) bekezdésre figyelemmel a 3c. cikkben említett minden egyes időszak során a tagállamok lehetővé teszik minden légi jármű-üzemeltető számára a CER-ek és az ERU-k használatát. A 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakok során a légi jármű-üzemeltetők a 12. cikk (2a) bekezdése értelmében általuk átadandó kibocsátási egységek számának legfeljebb 15 %-ig használhatják a CER-eket és az ERU-kat.

Az ezt követő időszakokra vonatkozóan a százalékos arányt a a CER-ek és az ERU-k alkalmazását megállapító eljárásnak megfelelően, az irányelv felülvizsgálatának részeként és az éghajlatváltozással foglalkozó nemzetközi rendszer alakulásának figyelembevételével határozzák meg.

A 3c. cikkben említett minden egyes időszak kezdetét legalább hat hónappal megelőzően a Bizottság közzéteszi ezt a százalékos mértéket.”.

9. A 11b. cikk (2) bekezdésében a „létesítményekből” szó helyébe a „tevékenységekből” szó lép.

10. A 12. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdésben „az üzemeltető” szó elé „a légi jármű-üzemeltető (2a) bekezdés szerinti kötelezettségeinek, vagy” kifejezést kerül beillesztésre;

b) a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Az igazgatásért felelős tagállamok biztosítják, hogy minden légi jármű-üzemeltető minden évben április 30-ig átad annyi kibocsátási egységet, amennyi az előző naptári évben az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekből származik, a 15. cikknek megfelelően történő hitelesítés mellett. A tagállamok biztosítják, hogy az e bekezdéssel összhangban átadott kibocsátási egységeket ezt követően törölgék.”;

c) A (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A tagállamok biztosítják, hogy minden létesítmény üzemeltetője minden évben április 30-ig átad annyi egységet – a II. fejezet szerint kiosztott egységek kivételével –, amennyi az előző naptári évben az adott létesítményből származó és a 15. cikknek megfelelően ellenőrzött teljes kibocsátása, illetve, hogy ezeket az egységeket azt követően törlik.”.

11. A 13. cikk (3) bekezdésben a „12. cikk (3) bekezdésével” kifejezést a „12. cikk (2a) vagy (3) bekezdésével” kifejezés váltja fel.

12. A 14. cikk a következőképpen módosul:

a) a (1) bekezdés első mondatában:

i. a „tevékenységekből” szó után a „és a 3e. vagy 3f. cikkek szerinti alkalmazásra vonatkozó tonnakiló-méter-adatokból” kifejezést kell beilleszteni;

ii. a „2003. szeptember 30-ig” kifejezést törölni kell;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A tagállamok biztosítják, hogy az üzemeltetők vagy a légijármű-üzemeltetők minden év végét követően az iránymutatásnak megfelelő jelentést tegyenek a naptári év folyamán a létesítményből, vagy 2010. január 1-jétől, az általuk üzemeltetett légi járműből származó kibocsátásokról az illetékes hatóságnak.”.

13. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

Hitelesítés

A tagállamok biztosítják, hogy az üzemeltetők vagy légijármű-üzemeltetők által a 14. cikk (3) bekezdésének megfelelően benyújtott jelentéseket az V. mellékletben és bármely, a Bizottság által az ezzel a cikkel összhangban elfogadott részletes rendelkezésben meghatározott követelmények szerint hitelesítik, és erről az illetékes hatóságot tájékoztatják.

A tagállamok biztosítják, hogy ha egy üzemeltető vagy légijármű-üzemeltető előző évi kibocsátásairól szóló jelentése a hitelesítés szerint március 31-ig nem tesz eleget az V. mellékletben és bármely, a Bizottság által az ezzel a cikkel összhangban elfogadott részletes rendelkezésben megfogalmazott követelményeknek, az adott üzemeltető vagy légijármű-üzemeltető egy megfelelő jelentés benyújtásáig nem ruházhat át további kibocsátási egységeket más személyekre.

A Bizottság részletes rendelkezéseket fogadhat el a légijármű-üzemeltetők által a 14. cikk (3) bekezdése szerint benyújtott jelentések és a 3e. és 3f. cikkek szerint benyújtott kérelmek hitelesítésére a 23. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban.”.

14. A 16. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdésben a „legkésőbb 2003. december 31-ig” kifejezést el kell hagyni;

b) a (2) és (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelv szerinti kibocsátási egység átadására vonatkozó kötele-

zettséget megsértő üzemeltetők és légijármű-üzemeltetők névsorát közzéteszik.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy minden üzemeltetőt vagy légijármű-üzemeltetőt, aki minden év április 30-ig nem adott át az előző évi kibocsátásait fedező megfelelő mennyiségű kibocsátási egységet, többlet-kibocsátási bírság megfizetésére kötelezzenek. A többlet-kibocsátási bírság mértéke minden egyes, az üzemeltető vagy a légijármű-üzemeltető által át nem adott kibocsátási egységeknek megfelelő szén-dioxid tonna-egyenérték után 100 EUR. A többlet-kibocsátási bírság megfizetése nem mentesíti az üzemeltetőt vagy a légijármű-üzemeltetőt azon kötelezettsége alól, hogy a többletkibocsátásnak megfelelő mennyiségű kibocsátási egységet átadjon a rákövetkező évre vonatkozó egységek átadása alkalmával.”;

c) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(5) Amennyiben egy légijármű-üzemeltető nem teljesíti az ezen irányelvben előírt követelményeket, és más kényszerítő intézkedések eredménytelenek voltak, az igazgatásért felelős tagállam kérheti a Bizottságtól, hogy az érintett légijármű-üzemeltetőre vonatkozóan működési tilalmat rójon ki.

(6) Az igazgatásért felelős tagállam (5) bekezdése szerinti kérésének a következőket kell tartalmaznia:

a) bizonyíték arról, hogy a légijármű-üzemeltető nem teljesítette az ezen irányelv szerinti kötelezettségeit;

b) az azon tagállam által hozott végrehajtási intézkedésre vonatkozó részletek;

c) a közösségi szintű működési tilalom bevezetésének indoklása; és

d) a közösségi szintű működési tilalom hatályára és az esetlegesen alkalmazandó feltételekre vonatkozó ajánlás.

(7) Ha az (5) bekezdésben említetthez hasonló kérelmek érkeznek a Bizottsághoz, a Bizottság (a 23. cikk (1) bekezdésében említett bizottságban részt vevő tagállami képviselőkön keresztül, a bizottság belső eljárási szabályzatának megfelelően) tájékoztatja a többi tagállamot.

(8) Az (5) bekezdés értelmében tett kérelmet követő határozat elfogadását – amennyiben szükséges és kivitelezhető – az érintett légijármű-üzemeltető feletti szabályozás felügyeletéért felelős hatóságokkal folytatott megbeszélések előzik meg. A megbeszéléseket – amikor lehetséges – a Bizottság és a tagállamok együtt folytatják.

(9) Ha a Bizottság egy, az (5) bekezdés értelmében tett kérelmet követő határozat elfogadását mérlegeli, közli az érintett légi jármű-üzemeltetővel a határozat alapját képező lényeges tényeket és megfontolásokat. Az érintett légi jármű-üzemeltető számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a közlés dátumától számított tíz munkanapon belül benyújtsa írásbeli észrevételeit a Bizottságnak.

(10) Valamely tagállam kérésére a Bizottság a 23. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően határozatot hozhat az érintett légi jármű-üzemeltetőre vonatkozó működési tilalom bevezetéséről.

(11) A területén belül valamennyi tagállam érvényt szerez a (10) bekezdés szerint elfogadott bármely határozatnak. A tagállam tájékoztatja a Bizottságot az ilyen határozatok végrehajtása céljából hozott bármely intézkedésről.

(12) Szükség esetén az e cikkben említett eljárások tekintetében részletes szabályokat kell elfogadni. Ezen intézkedéseket, amelyek a ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányulnak a 23. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”.

15. A szöveg a következő cikkekkkel egészül ki:

„18a. cikk

Az igazgatásért felelős tagállam

(1) Az igazgatásért felelős tagállam a légi jármű-üzemeltető tekintetében a következő:

a) a tagállam által a légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet (*) rendelkezéseivel összhangban kiadott érvényes üzemben tartási engedéllyel rendelkező légi jármű-üzemeltető esetében az adott légi jármű-üzemeltető számára az üzemben tartási engedélyt megadó tagállam; és

b) minden egyéb esetben az a tagállam, ahol a referencia-évben az adott légi jármű-üzemeltető által végzett repülésekből származó, légi közlekedésnek tulajdonított becsült kibocsátások mértéke a legnagyobb.

(2) Amennyiben a 3c. cikkben említett bármely időszak első két évében az e cikk (1) bekezdésének b) pontja alá tartozó légi jármű-üzemeltető által végzett repülésekből származó, légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátásokból egyáltalán nem tulajdonítottak az igazgatásért felelős tagállamnak, a légi jármű-üzemeltetőt a következő időszak tekintetében másik tagállam igazgatása alá kell áthelyezni. Az igazgatásért felelős új tagállam az előző időszak első két évében az adott légi jármű-üzemeltető által végzett repülések légi közlekedésnek tulajdonított becsült kibocsátásai által legnagyobb arányban érintett tagállam lesz.

(3) A Bizottság a rendelkezésre álló legjobb információk alapján:

a) 2009. február 1. előtt közzéteszi azon légi jármű-üzemeltetők listáját, amelyek 2006. január 1-én vagy azt követően az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységet végeztek, meghatározva az (1) bekezdéssel összhangban az egyes légi jármű-üzemeltetők igazgatásáért felelős tagállamot; és

b) minden egyes ezt követő év február 1. előtt frissíti a listát azon légi jármű-üzemeltetők felvételével, amelyek ezt követően végeztek az I. mellékletben említett légiközlekedési tevékenységet.

(4) Az (1) bekezdés alkalmazásában a »referenciaév« a Közösség területén való működést 2006. január 1. után megkezdő légi jármű-üzemeltető vonatkozásában a működés első naptári éve, minden más esetben pedig a 2006. január 1-jén kezdődő naptári év.

18b. cikk

Az Eurocontrol által nyújtott támogatás

A Bizottság a 3c. cikk (4) bekezdése és a 18a. cikk szerinti kötelezettségei elvégzése érdekében kérheti az Eurocontrol segítségét, és az említett szervezettel e célból bármely megfelelő megállapodást megkötethet.

(*) HL L 240., 1992.8.24., 1. o.”.

16. A 19. cikk (3) bekezdése a következőképpen módosul:

a) az utolsó mondat helyébe a következő szöveg lép

„A rendeletnek a CER-eknek és az ERU-knak a közösségi rendszerben való felhasználására és azonosítására, valamint az ilyen felhasználás felügyeletére vonatkozó rendelkezéseket, továbbá olyan rendelkezéseket is tartalmaznia kell, amelyek figyelembe veszik a közösségi rendszer légiközlekedési tevékenységekre történő kiterjesztését.”;

b) a következő albekezdéssel egészül ki:

„A kibocsátási egység-forgalmi jegyzékek egységesített és biztonságos rendszeréről szóló rendelet biztosítja azt, hogy a légi jármű-üzemeltetők által átadott kibocsátási egységek, CER-ek és ERU-k csak olyan mértékben kerüljenek át a Kiotói Jegyzőkönyv első kötelezettségvállalási időszaka tekintetében a tagállami megszüntetési számokra, amennyiben ezek a kibocsátási egységek, CER-ek és ERU-k megfelelnek az adott időszakra vonatkozóan a tagállamok kiosztási tervében szereplő összes kibocsátásnak.”.

17. A 23. cikk (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, annak 8. cikke rendelkezéseire is figyelemmel.”.

18. A szöveg az alábbi cikkel egészül ki:

„25a. cikk

Harmadik országok által a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentése érdekében tett intézkedések

(1) Amennyiben egy harmadik ország intézkedéseket hoz az említett országból induló, és a Közösségben leszálló légi járatok éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében, a Bizottság – miután a 23. cikk (1) bekezdésében említett bizottság keretében konzultációt folytatott a harmadik országgal és a tagállamokkal – mérlegeli a közösségi rendszer és a harmadik országbeli intézkedések optimális összeegyeztetésének lehetőségeit.

Szükség esetén a Bizottság módosításokat fogadhat el az érintett harmadik országból érkező járatoknak az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekből való kizárására, vagy az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek egyéb olyan módosítására, amelyet a negyedik albekezdés szerinti valamely megállapodás megkövetel. Mivel ezen intézkedések az irányelv nem alapvető fontoságú elemeinek módosítására irányulnak, azokat a 23. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A Bizottság javasolhatja ezen irányelv bármilyen más módosítást az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

A Bizottság szükség esetén a Szerződés 300. cikkének (1) bekezdésével összhangban tárgyalások megkezdését ajánlhatja a Tanácsnak az érintett harmadik országgal való megállapodás megkötése érdekében.

(2) A Közösség és tagállamai továbbra is töreksenek a légi közlekedésből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését célzó globális intézkedésekre vonatkozó megállapodás elérésére. A Bizottság bármely ilyen megállapodás fényében mérlegeli, hogy a légijármű-üzemeltetők vonatkozásában szükségesek-e módosítások ezen irányelvben.”.

19. A 28. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) a 6. cikk (2) bekezdésének e) pontjától és a 12. cikk (3) bekezdésétől eltérve felel a közös teljesített vállalkozások üzemeltetők létesítményei összesített kibocsátásainak megfelelő mennyiségű kibocsátási egységek – a II. fejezet szerint kiosztott egységek kivételével – átadásáért; és”;

b) a 4. bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A 16. cikk (2), (3) és (4) bekezdésétől eltérően a megbízottat terhelik a közös teljesítést vállaló üzemeltetők összesített kibocsátásának megfelelő mértékű kibocsátási egység-átadási kötelezettség – a II. fejezet szerint

kiosztott egységek kivételével – megsértése esetén alkalmazandó szankciók.”.

20. A 30. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) A Bizottság 2015. június 1-ig ezen irányelv alkalmazásának figyelemmel kísérése és tapasztalata alapján felülvizsgálja ezen irányelv működését az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekkel kapcsolatban, és szükség szerint javaslatokat tehet. A Bizottság különösen az alábbiakra fordít figyelmet:

- milyen következményekkel és hatásokkal jár az irányelv a közösségi rendszer általános működését tekintve;
- hogyan működik a légiközlekedési kibocsátási egységek piaca, különös tekintettel a piac lehetséges zavaraira;
- milyen a közösségi rendszer környezeti eredményessége és milyen mértékben kell – a kibocsátás csökkentésére vonatkozó uniós célértékeknek megfelelően – csökkenteni a 3c. cikk értelmében a légijármű-üzemeltetőknek kiosztott kibocsátási egységek összes mennyiségét;
- milyen hatással van a közösségi rendszer a légi közlekedési ágazatra;
- hogyan folytatódjék a külön tartalék a légijármű-üzemeltetőkre vonatkozóan, figyelembe véve a növekedési rátáknak az ipari ágazatban mindenütt jellemző várható konvergenciáját;
- milyen hatással van a közösségi rendszer a Közösség szigeteinek, tengerparttal nem rendelkező területeinek és peremterületeinek légi közlekedéstől való strukturális függőségére;
- szükséges-e átjáró rendszer a kibocsátási egységek átruházásának lehetővé tételéhez a légijármű-üzemeltetők és a létesítmények üzemeltetői között, annak egyidejű biztosítása mellett, hogy egy tranzakció sem eredményezi a kibocsátási egységek légijármű-üzemeltetőkről a létesítmények üzemeltetőire való nettó átruházását;
- az I. mellékletben meghatározott kizárási küszöbértékek következményei a maximális felszállási tömeg és a légijármű-üzemeltetők által évente teljesített légi utak vonatkozásában; és
- a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EK tanácsi rendelettel (*) összhangban bevezetett közszolgáltatási kötelezettségek keretében teljesített egyes légi utaknak a közösségi rendszer alóli mentesítésének a hatása.

A Bizottság ekkor jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

(*) HL L 240., 1992.8.24., 8. o. A legutóbb az 1791/2006/EK rendelettel (HL L 363., 2006.12.20., 1. o.) módosított rendelet.”.

21. A rendelet a 30. cikk után a következő címmel egészül ki:

„V. FEJEZET

„Záró rendelkezések”;

22. Az I., IV. és V. melléklet ezen irányelv mellékletével összhangban módosul.

2. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ... (*) előtt megfeleljenek. Ezekről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják az említett intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el. A Bizottság erről tájékoztatja a tagállamokat.

3. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt, ...

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

a Tanács részéről

az elnök

...

(*) Ezen irányelv hatályba lépésétől számított 18 hónap elteltével.

MELLÉKLET

A 2003/87/EK irányelv I., IV. és V. melléklete a következőképpen módosul:

1. az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„AZ EZEN IRÁNYELV HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ TEVÉKENYSÉG-KATEGÓRIÁK”;

b) a (2) bekezdésbe a táblázat előtt a következő albekezdés kerül beillesztésre:

„A 2012. évben a Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérre érkező vagy onnan induló összes légi járat a légiközlekedési tevékenységbe értendő.”;

c) a jegyzék a következő tevékenység-kategóriával egészül ki:

„Légi közlekedés A Szerződés hatálya alá tartozó tagállam területén található repülőtérrel induló vagy oda érkező légi járatok. E tevékenység nem vonatkozik az alábbiakra: a) nem tagállam országok uralkodóinak és azok közvetlen családjának, állam- és kormányfőinek, valamint minisztereinek hivatalos út alkalmával történő szállítása során megvalósult repülések, amelyeknél ezt a megfelelő státuszindikátornak a repülési terven történő feltüntetésével indokolni kell; b) katonai légi járművek által végzett katonai célú repülések, valamint a vámhatóságok és rendőri szervek által végrehajtott repülések; c) kereséssel és mentéssel kapcsolatos repülések, tűzoltási repülések, az illetékes hatóság által engedélyezett humanitárius és sürgősségi egészségügyi célú repülések; d) a kizárólag a Chicagói Egyezmény 2. mellékletében meghatározott látvarepülési szabályok szerint végzett repülések; e) az olyan repülőtérre végződő repülések, amelyről a légi jármű felszállt, amennyiben közben leszállásra nem kerül sor; f) kizárólag a szakszolgálati engedély megszerzése vagy a repülőszemélyzet esetében a fokozat megszerzése érdekében végzett gyakorlórepülések, abban az esetben, ha ezt a repülési tervben szereplő megfelelő megjegyzés alátámasztja, feltéve hogy a repülés célja nem utas- és/vagy teherszállítás, illetve a légi jármű kiindulási helyre juttatása vagy további személyszállítási célból; g) a kizárólag akár a levegőben, akár a szárazföldön lévő légi járművek vagy berendezések ellenőrzése, tesztelése vagy hitelesítése céljából végzett repülések; h) az 5 700 kg-nál kisebb maximális felszállótömegre hitelesített légi járművel végzett repülés; i) a 2408/92/EGK rendelet értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségek keretében végrehajtott repülések a Szerződés 299. cikke (2) bekezdésében meghatározott legkülső régiók útjain vagy olyan utakon, amelyeken a felajánlott kapacitás nem haladja meg az évi 30 000 ülőhelyet; és j) az EU-tagállamok uralkodóinak és azok közvetlen családjának, állam- és kormányfőinek, valamint minisztereinek hivatalos út alkalmával történő szállítása kivételével azok a repülőutak, amelyeket olyan kereskedelmi légiközlekedési üzemeltető hajt végre, amely három egymást követő négyhónapos időszak során időszakonként 243-nál kevesebb repülőutat teljesít, és amely e pont kivételével e tevékenységi körbe tartozna.	szén-dioxid”
--	---------------------

2. a IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) a szöveg a melléklet címe után a következő címmel egészül ki:

„A. RÉSZ – A HELYHEZ KÖTÖTT LÉTESÍTMÉNYEKBŐL SZÁRMAZÓ KIBOCSÁTÁSOK FIGYELEMMEL KÍSÉRÉSE ÉS JELENTÉSE”;

b) a szöveg a következő résszel egészül ki:

„B. RÉSZ – A LÉGI KÖZLEKEDÉSI TEVÉKENYSÉGEKBŐL SZÁRMAZÓ KIBOCSÁTÁSOK FIGYELEMMEL KÍSÉRÉSE ÉS JELENTÉSE

A szén-dioxid-kibocsátások figyelemmel kísérése

A kibocsátások figyelemmel kísérése számítás útján történik. A kibocsátások számítását a következő képlet alkalmazásával kell végezni:

Üzemanyag-fogyasztás × kibocsátási tényező

Az üzemanyag-fogyasztásba beleértendő a kisegítő hajtómű által fogyasztott üzemanyag is. Amennyiben lehetséges, minden egyes repülésre ki kell számítani a tényleges üzemanyag-fogyasztást, a következő képlet segítségével:

A légi jármű üzemanyagtartályaiban található üzemanyag-mennyiség a repülés előtti üzemanyag-feltöltés befejezésekor – a légi jármű üzemanyagtartályaiban található üzemanyag-mennyiség a következő repülés előtti üzemanyag-feltöltés befejezésekor + az említett következő repülés előtti üzemanyag-feltöltés.

Amennyiben a tényleges üzemanyag-fogyasztásra vonatkozóan nem állnak rendelkezésre adatok, az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatoknak a legjobb rendelkezésre álló információk alapján történő becslésére szabványosított lépcsőzetes módszert kell alkalmazni.

Hacsak az elfogadott elemzési módszereket használó független akkreditált laboratóriumok által azonosított, tevékenység-specifikus kibocsátási tényezők nem pontosabbak, a nyilvántartásra vonatkozó 2006-os IPCC-iránymutatókból vagy azok későbbi frissítéseiből származó, alapértelmezett IPCC kibocsátási tényezőket kell használni. A biomassa kibocsátási tényezője nulla.

Minden repülésre és üzemanyagra külön számítást kell végezni.

A kibocsátások jelentése

Minden légi jármű-üzemeltetőnek az alábbi információkat kell a 14. cikk (3) bekezdése szerinti jelentésébe belefoglalnia:

A. A légi jármű-üzemeltetőre vonatkozó adatok, többek között:

- a légi jármű-üzemeltető neve,
- az igazgatásáért felelős tagállam,
- címe, beleértve az irányítószámot és országot, és ha ezzel nem azonos, az igazgatásért felelős tagállambeli címe,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által a jelentéstételi időszakban az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek végzésére használt légi járművek regisztrációs száma és típusa,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által végzett, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó működési, illetve üzemben tartási engedély száma és az azt kibocsátó hatóság,
- a kapcsolattartó személy címe, telefon- és faxszáma, valamint e-mail elérhetőségei, és
- a légi jármű tulajdonosának neve.

B. A kibocsátás kiszámítása által érintett valamennyi üzemanyag típusra vonatkozóan:

- üzemanyag-fogyasztás,
- kibocsátási tényező,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek keretében a jelentés által érintett időszakban végzett összes repülésből származó teljes aggregált kibocsátás,
- aggregált kibocsátás a következőkből:
 - az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek keretében a jelentéstételi időszakban végzett valamennyi repülés, amelyek indulási helye egy tagállam területén található repülőtér, érkezési helye pedig ugyanazon tagállam területén található repülőtér,
 - az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységek keretében a jelentéstételi időszakban végzett egyéb repülések,

- az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységek keretében a jelentéstételi időszakban végzett repülésekből származó aggregált kibocsátás, és amely repülések:
 - indulási helyei az egyes tagállamok, és
 - érkezési helyei az egyes tagállamok, indulási helye pedig harmadik ország,
- bizonytalansági tényezők.

A tonnakilómeter-adatok figyelemmel kísérése a 3e. és a 3f. cikk alkalmazásában

A légi közlekedési kibocsátási egységeknek a 3e. cikk (1) bekezdésével vagy a 3f. cikk (2) bekezdésével összhangban történő kiosztására vonatkozóan benyújtott kérelmek céljából a légi közlekedési tevékenységek mennyiségét tonnakilómeterben számítják a következő képlet felhasználásával:

tonnakilómeter = távolság × hasznos teher

ahol:

a »távolság« az indulási repülőtér, illetve az érkezési repülőtér között, a földrajzi főkörön mért, további 95 km rögzített tényezővel növelt távolság; és

a »hasznos teher« a szállított teher, postai küldemények és utasok össz tömege.

A hasznos teher kiszámítása céljából:

- az utasok száma a fedélzeten lévő személyek száma a személyzet tagjainak kivételével,
- a légi jármű-üzemeltető dönthet arról, hogy vagy az érintett járatra vonatkozó tömeg- és súlypontszámítási dokumentációban található, az utasokat és a feladott csomagokat érintő tényleges vagy szabvány tömeget alkalmazza, vagy pedig a 110 kg alapértelmezett értéket minden egyes utasra és feladott csomagra vonatkozóan.

A tonnakilómeter-adatok jelentése a 3e. és a 3f. cikk alkalmazásában

Valamennyi légi jármű-üzemeltetőnek az alábbi információkat kell befoglaltania a 3e. cikk (1) bekezdése vagy a 3f. cikk (2) bekezdése szerinti jelentésébe:

A. A légi jármű-üzemeltetőre vonatkozó adatok, többek között:

- a légi jármű-üzemeltető neve,
- az igazgatásáért felelős tagállam,
- címe, beleértve az irányítószámot és országot, és ha ezzel nem azonos, az igazgatásért felelős tagállambeli címe,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által a jelentéstételi időszakban az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységek végzésére használt légi járművek nyilvántartási száma és típusa,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által végzett, az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységekre vonatkozó működési, illetve üzemben tartási engedély száma és az azt kibocsátó hatóság,
- a kapcsolattartó személy címe, telefon- és faxszáma, valamint e-mail elérhetőségei, és
- a légi jármű tulajdonosának neve.

B. Tonnakilómeter-adatok:

- repülések száma repülőtér-páronként,
- utaskilómeterek száma repülőtér-páronként,
- tonnakilómeterek száma repülőtér-páronként,
- az utas- és feladott csomag-tömeg számításának választott módja,
- az általa mint légi jármű-üzemeltető által folytatott, az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységek keretében a jelentéstételi évben végzett összes repülésre vonatkozó összes tonnakilómeter.”.

3. az V. melléklet a következőképpen módosul:

a) a szöveg a melléklet címe után a következő címmel egészül ki:

„A. RÉSZ – A HELYZEHZ KÖTÖTT LÉTESÍTMÉNYEKBŐL SZÁRMAZÓ KIBOCSÁTÁSOK HITELESÍTÉSE”;

b) a szöveg a következő résszel egészül ki:

„B. RÉSZ – A LÉGI KÖZLEKEDÉSI TEVÉKENYSÉGEKBŐL SZÁRMAZÓ KIBOCSÁTÁSOK HITELESÍTÉSE

13. A mellékletben megállapított általános elveket és módszereket alkalmazni kell az I. melléklet szerinti légi közlekedési tevékenység keretében végzett repülések kibocsátásáról szóló jelentések hitelesítésére.

Ebből a célból:

- a) a 3. pontban az üzemeltetőre történő hivatkozást légijármű-üzemeltetőre történő hivatkozásként kell értelmezni, és az annak a bekezdésnek a c) alpontjában a létesítményre történő hivatkozást a jelentésben tárgyalt légiközlekedési tevékenységet végző légi járműre történő hivatkozásként kell értelmezni;
- b) az 5. pontban a létesítményre történő hivatkozást a légijármű-üzemeltetőre történő hivatkozásként kell értelmezni;
- c) a 6. pontban a létesítményben végzett tevékenységekre történő hivatkozást a légijármű-üzemeltető által végzett, a jelentésben tárgyalt légiközlekedési tevékenységekre történő hivatkozásként kell értelmezni;
- d) a 7. pontban a létesítmény helyére történő hivatkozást a légijármű-üzemeltető által a jelentésben tárgyalt légiközlekedési tevékenységek elvégzéséhez használt helyekre történő hivatkozásként kell értelmezni;
- e) a 8. és 9. pontban a létesítmény kibocsátási forrásaira történő hivatkozást a légijármű-üzemeltető felelősségi körébe tartozó légi járműre történő hivatkozásként kell értelmezni; és
- f) a 10. és 12. pontban az üzemeltetőre történő hivatkozást légijármű-üzemeltetőre történő hivatkozásként kell értelmezni.

A légi közlekedésből származó kibocsátásra vonatkozó jelentések hitelesítését illető kiegészítő rendelkezések

14. A hitelesítő meggyőződik különösen arról, hogy:

- a) valamennyi, az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenység keretében végzett repülést figyelembe vettek. E feladata elvégzésekor a hitelesítő a menetrendi adatokra, illetve a légijármű-üzemeltető által bonyolított forgalomra vonatkozó adatokra – ideértve az Eurocontroltól a légijármű-üzemeltető által kért adatokat – is támaszkodik;
- b) az aggregált üzemanyag-fogyasztási adatok és a vásárolt vagy a légiközlekedési tevékenységet végző légi járműbe más módon töltött üzemanyagra vonatkozó adatok között teljes a konzisztencia.

A 3e. és 3f. cikk alkalmazásában benyújtott tonnakilométer-adatok ellenőrzésére vonatkozó kiegészítő rendelkezések

15. A 14. cikk (3) bekezdése szerinti kibocsátási jelentések hitelesítésére e mellékletben megállapított általános elvek és módszertan adott esetben értelemszerűen alkalmazandó a légiközlekedési tonnakilométer-adatok hitelesítésére is.
16. A hitelesítő meggyőződik különösen arról, hogy az üzemeltető által a 3e. cikk (1) bekezdése és a 3f. cikk (2) bekezdése szerint benyújtott kérelemben csak a ténylegesen elvégzett és az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenység körébe tartozó, a légijármű-üzemeltető felelősségi köre szerinti repüléseket vették figyelembe. E feladata elvégzésekor a hitelesítő a légijármű-üzemeltető által bonyolított forgalomra vonatkozó adatokra – ideértve az Eurocontroltól a légijármű-üzemeltető által kért adatokat – is támaszkodik. A hitelesítő emellett meggyőződik arról, hogy a légijármű-üzemeltető által bejelentett hasznos teher megfelel az üzemeltető által a hasznos teherre vonatkozóan biztonsági okokból vezetett nyilvántartásnak.”.

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2006. decemberében elfogadta a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatát ⁽¹⁾. A javaslatot 2006. december 22-én nyújtották be a Tanácsnak.

Az Európai Parlament 2007. november 13-án fogadta el az első olvasatot követő véleményét.

A Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. május 30-án fogadta el véleményét ⁽²⁾.

A Régiók Bizottsága 2007. október 10-én fogadta el véleményét ⁽³⁾.

A Tanács 2008. április 18-án fogadta el közös álláspontját.

II. CÉL

A javasolt irányelv fő célja a légi közlekedésnek tulajdonítható, éghajlatváltozásra gyakorolt hatások csökkentése – tekintettel a légiközlekedési ágazatból származó növekvő kibocsátásokra – nevezetesen azáltal, hogy az általános közösségi kibocsátáskereskedelmi rendszert (ETS) kiterjeszti a légiközlekedési tevékenységekre.

A javaslat a 2003/87/EK irányelv (az ETS-irányelv) módosításának formájában készült.

III. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

Általános észrevételek

A közös álláspont szó szerint, részben vagy szellemét tekintve átveszi az Európai Parlament első olvasatban elfogadott módosításainak egy részét. Ezek javítják vagy pontosítják a javasolt irányelv szövegét. Néhány további módosítás azonban nem tükröződik a közös álláspontban, mivel a Tanács egyetértett abban, hogy ezek feleslegesek és/vagy kivitelezhetetlenek, mivel a jelenlegi tudományos ismeretek azokat nem támasztják kellő mértékben alá, és végrehajtásuk további aránytalan adminisztratív költségekkel járna.

A közös álláspont az Európai Parlament első olvasatot követő véleményében tervezett módosításokon kívül néhány egyéb módosítást is tartalmaz, mivel néhány esetben az eredeti bizottsági javaslat rendelkezései új elemekkel egészültek ki, vagy azokat teljesen átfogalmazták, a szöveget néhány teljesen új rendelkezéssel egészítve ki.

Ezen túlmenően több szövegezési módosítás pusztán a szöveg egyértelművé tételét, illetve az irányelv egységességének biztosítását célozza.

Konkrét észrevételek

(1) A rendszer elindításának időpontja és a rendszer hatálya

A Tanács az Európai Parlamenttel egyetértésben elvetette a Bizottság által javasolt, kétlépcsős megközelítést, és úgy döntött, hogy **egyetlen kezdő időpontot alkalmaz** a rendszer **valamennyi légi járatra** való kiterjesztésére. Ezt azért tartották szükségesnek, hogy a verseny torzulásának minimálisra csökkentése mellett garantálni lehessen a rendszer kedvezőbb környezeti hatását. Mindazonáltal a Bizottsággal és az Európai Parlamenttel ellentétben, amelyek kezdőévként 2011-et javasolták, a Tanács úgy döntött, hogy ésszerű lenne a rendszer elindítását egy évvel, azaz **2012-ig** elhalasztani, tekintettel a jogszabály elfogadásával járó eljárási lépésekre, a rendszer összetettségére, valamint arra, hogy több végrehajtási intézkedést kell elfogadni.

⁽¹⁾ 5154/07 – COM(2006) 818 végleges

⁽²⁾ HL C 206., 2007.7.27., 47. o.

⁽³⁾ HL C 305., 2007.12.15., 15. o.

(2) Az egységek kiosztása

A Tanács – az Európai Parlamenthez nagyon hasonló módon – úgy véli, hogy a kibocsátási egységek kiosztásának kérdése alapvető fontosságú a rendszer működése szempontjából. A Tanács e tekintetben több módosítást végzett a bizottsági javaslaton, amelyek a javaslat tartalmát néhány parlamenti módosítás szelleméhez közelítik, bár ezeket nem szó szerint építette be a közös álláspont szövegébe.

Ily módon bár a Tanács megtartotta a korábbi kibocsátásoknak a bizottsági javaslatban szereplő 100 %-os **plafonértékét**, ugyanakkor ezen érték lehetséges jövőbeli csökkentését helyezte kilátásba azon 2015-ig lefolytatandó felülvizsgálat részeként, amely az irányelvnek a légiközlekedési tevékenységek tekintetében való működésére irányul (30. cikk (4) bekezdés).

A Tanács egyetértett a Bizottság választásával, miszerint olyan **kiosztási rendszert** kell bevezetni, amely részben egy egyszerű referenciaértéken alapuló, térítésmentes egységkiosztás, részben pedig árverés útján működik.

A Tanács azonban/ugyanakkor kismértékben **kiigazította ezt a referenciaértéket**, módosításokat vezetve be azon hasznos teher (amelyet egy utas és feladott csomagja tekintetében 110 kg-ra növelt) és távolság vonatkozásában (a földrajzi főkörön mért távolságot megnövelte 95 km-rel), amelyet az egyes légi jármű-üzemeltetők légiközlekedési tevékenységének (tonnakilométerben való) kiszámításához alkalmaznak.

Az **árverések arányát** illetően a Tanács elutasította a Bizottság javaslatát, miszerint olyan százalékarányt kell alkalmazni, amely a tagállamok által javasolt átlagnak felel meg, továbbá tartalmazza a nemzeti kiosztási tervekben szereplő árveréseket is, és helyette a **10 %-ban rögzített százalékarány** mellett döntött. A Tanács emellett egyértelmű lehetőséget irányzott elő e százalékarány növelésére az ETS-irányelv általános felülvizsgálata keretében. Ily módon, bár a közös álláspont nem építi be az EP 74. módosítását, ugyanakkor osztja e módosítás általános megközelítését, mivel elismeri, hogy gondoskodni kell az árverések arányának (fokozatos) növeléséről. A Tanács óvatosabb megközelítésként megfelelőbbnek tartotta a kezdetben alacsonyabb árverési arány melletti döntést, kiegészítve azt ezen arány jövőbeli növelésének lehetőségével, mivel ez egyrészt biztosítja, hogy a légi közlekedést az ETS hatálya tartozó többi ágazathoz képest nem kezelik jelentősen eltérő módon, másrészt pedig garantálja a közösségi rendszer általános működéséhez való jobb alkalmazkodást.

Az **árverésből származó bevételek felhasználása** tekintetében a Tanács kismértékben eltérő állásponton van, mint a Bizottság és az Európai Parlament. A 3d. cikk (4) bekezdése jelenlegi megfogalmazásának megfelelően a tagállamok dönthetnek e bevételek felhasználási módjáról. A 3d. cikk (4) bekezdése azonban úgy rendelkezik, hogy ezeket a bevételeket az Unióban és a harmadik országokban bekövetkező éghajlatváltozás kezelésére és a rendszer működtetésével kapcsolatban felmerült költségek fedezésére kell fordítani. Ez a módosítás garantálni kívánja a több tagállam belső jogrendjében foglalt, uralkodó alkotmányos és/vagy költségvetési elvek tiszteletben tartását.

A Tanács által a bizottsági javaslatához hozzáadott egyik fontosabb új elem az **új szereplők vagy gyorsan fejlődő légi jármű-üzemeltetők** (azaz a kibocsátási egységek kiosztása tekintetében vett bázisvet követő években 18 %-os éves növekedési rátát felmutatni képes üzemeltetők) **részére szánt külön tartalékalap** létrehozásához kapcsolódik. A 3f. cikk szerint elkülönítenék a kibocsátási egységek meghatározott százalékát (3 %-ot), amelyet a kezdeti kiosztásnál alkalmazott rendszerhez hasonló referenciaérték-rendszer alapján osztanak ki az arra jogosult légi jármű-üzemeltetők között. Egy ilyen rendelkezés bevezetése biztosítaná, hogy az új légi jármű-üzemeltetőket vagy a tagállamok kezdetben nagyon alacsony (de jelenleg növekvő) mobilitási rátával rendelkező légi jármű-üzemeltetőit nem érintené kedvezőtlenül a rendszer. A Tanács ellensúlyozott minden lehetséges piactorzulást azzal, hogy a külön tartalékalap révén egyszerűvé tette a kibocsátási egységek kiosztását, és egy olyan rendelkezést vezet be, amelynek értelmében a jogosult légi jármű-üzemeltetők részére kiosztott tonnakilométerenkénti éves kibocsátási egységek nem haladhatják meg az azon légi jármű-üzemeltetők részére kiosztott tonnakilométerenkénti éves kibocsátási egységeket, akikre az alap kiosztási rendszer vonatkozik (a 3f. cikk (6) bekezdése). Így a gyakorlatban a Tanács az Európai Parlament 22., 28. és 33. módosításának irányába halad. Mindazonáltal a külön tartalékalapnak a közös álláspont szerinti működése alacsonyabb adminisztratív költségeket tenne szükségessé, és nem idézne elő jelentős torzulásokat a piacon.

3. Mentességek

A Tanács a vonatkozó európai parlamenti módosítások (azaz az 51., 52., 53., 70. és 79. módosítás) figyelembevételével tovább **finomított** a rendszerrel kapcsolatos számos mentességet. Ennek megfelelően amellett döntött, hogy a rendszerből nem zárja ki az uniós államfők légi útjait, ugyanakkor azt választotta, hogy mentességeket vezet be a keresési és mentési, a tűzoltási, a humanitárius, valamint a sürgősségi egészségügyi célú repülések vonatkozásában. Kizárta továbbá a kizárólag akár a levegőben, akár a szárazföldön lévő járművek vagy berendezések ellenőrzése, tesztelése vagy hitelesítése céljából végzett repüléseket is.

A közös álláspont a rendszer alóli további mentességet vezetett be, nevezetesen a **„de minimis” záradékot**, amely mentességet biztosít a három egymást követő négyhónapos időszak során időszakonként 243 repülésnél kevesebbet végrehajtó kereskedelmi légiközlekedési üzemeltetők részére. A Tanács ezt a mentességet összekapcsolta a „kereskedelmi légiközlekedési üzemeltető” fogalmának vonatkozó meghatározásával és egy olyan preambulumbekezdéssel, amely annak biztosítását célozza, hogy a nagyon alacsony forgalmat bonyolító üzemeltetőknek – beleértve sok fejlődő országbeli üzemeltetőt is – ne kelljen túlzott adminisztratív költségeket viselniük. Ezzel a fejlődő országok erőteljes politikai jelzést kaptak, miközben csökkentek a bürokráciával és a rendszer igazgatásával kapcsolatos általános adminisztrációs terhek. A piacot esetlegesen károsan érintő hatásokat úgy vették figyelembe, hogy a kizáráshoz a „tisztá” tevékenységen alapuló, semleges kritérium meghatározása mellett döntöttek.

A Tanács az Európai Parlamenthez nagyon hasonló módon figyelembe vette a **legkülső régiók sajátos igényeit és a közszolgálati kötelezettségek keretében végrehajtott repülések különleges jogállását is**. A közös álláspont kizárja a rendszerből a közszolgálati kötelezettségek keretében a legkülső régiók útjain vagy olyan utakon végrehajtott repüléseket, amelyeken a felajánlott kapacitás nem haladja meg az évi 30 000 ülőhelyet, továbbá rendelkezik az erre vonatkozó preambulumbekezdéssel is. E tekintetben ezért túlmutat az Európai Parlament 78. módosításán.

(4) Egyéb kérdések

Egy új cikk (3g. cikk) került beillesztésre, amely a tagállamokat a további kötelezettséggel terheli, hogy gondoskodjanak arról, hogy a légijármű-üzemeltetők az adott illetékes hatóságnak olyan **figyelemmel kíséresi és jelentési terveket** nyújtsanak be, amelyekben – a kibocsátási egységek kiosztására vonatkozó kérelmek céljából – intézkedéseket állapítanak meg a kibocsátási és a tonnakilómeter-adatok figyelemmel kísérésére és az ezekről készített jelentésekre.

Számos új bekezdést illesztettek be az ETS-irányelv **kényszerítő intézkedésekről** szóló cikkébe (16. cikk), amelyek biztosítják annak lehetőségét, hogy az igazgatásért felelős állam kérhesse a Bizottságtól, hogy az irányelv követelményeit nem teljesítő légijármű-üzemeltetőre uniós szintű működési tilalmat rójon ki. Bár a működési tilalom kiadását egy olyan kényszerítő intézkedésnek tekintik, amelyet csak legvégső soron alkalmaznak, ennek beillesztését annak garantálása érdekében tartották szükségesnek, hogy a légijármű-üzemeltetők teljes mértékben megfeleljenek a rendszernek, ami a Tanács számára rendkívül fontos kérdés.

Továbbá a **kibocsátási egységek átváltása és azoknak a nemzetközi kötelezettségvállalásokban később történő felhasználása** tekintetében a Tanács módosította a bizottsági javaslatot egy „félleg nyitott” rendszer mellett döntve, és törölte a bizottsági javaslatból azt a rendelkezést, amely lehetővé tette volna a légijármű-üzemeltetők részére, hogy olyan kibocsátási egységekre váltsák saját kibocsátási egységeiket, amelyeket más üzemeltetők használhatnak fel. Annak elismeréseként, hogy a belföldi (és nem nemzetközi) légi közlekedés részét képezi a tagállamok által a Kiotói Jegyzőkönyv első kötelezettségvállalási időszaka tekintetében vállalt kötelezettségeknek, az ETS-irányelv jelenlegi 19. cikkébe beillesztettek egy új bekezdést, amely előírja, hogy a kibocsátási egység-forgalmi jegyzékekről szóló rendelet biztosítsa, hogy a kibocsátási egységek, az igazolt kibocsátáscsökkentések (CER) és a kibocsátáscsökkentési egységek (ERU) csak akkor kerülnek át a Kiotói Jegyzőkönyv első kötelezettségvállalási időszaka tekintetében a tagállami megszüntetési számlákra, amennyiben ezek a kibocsátási egységek, CER-ek és ERU-k megfelelnek az adott időszakra vonatkozóan a tagállamok kiosztási tervében szereplő összes kibocsátásnak.

A Tanács nagymértékben módosította a 25a. cikket is, amely ezáltal annak tisztázására törekszik, hogy milyen különböző intézményi eljárások állnak a Bizottság rendelkezésére az irányelv kiigazításához, helyesbítéséhez vagy módosításához **harmadik országokkal** folytatott konzultációkat vagy velük kötött új megállapodásokat követően. Hangsúlyt kap a légiközlekedési tevékenységekből származó kibocsátások csökkentésének kérdésével kapcsolatos átfogó megoldás keresésének a fontossága, valamint a közösségi rendszer és a harmadik országok egyenértékű rendszerei közötti optimális kapcsolat kialakítására való törekvés. E tekintetben – bár a Tanács amellett döntött, hogy szóról szóra nem építi be az erre vonatkozó európai parlamenti módosítást (49. módosítás) – a közös álláspont szelleme mindazonáltal szorosan követi a benne szereplő indoklást.

Végezetül számos olyan ponttal egészült ki az ETS-irányelv jelenlegi **felülvizsgálati záradéka** (30. cikk), amelyek a légiközlekedési tevékenységek vonatkozásában „ellenőrző listaként” szolgálnak az irányelv működésének felülvizsgálatához, továbbá kezelnek minden olyan problémát, amelyek e tevékenységeknek az általános ETS-be történő beillesztéséből fakadhatnak.

IV. KÖVETKEZTETÉS

A Tanács úgy véli, hogy a közös álláspont egy olyan kiegyensúlyozott intézkedési csomag, amely az Unió szakpolitikáival és célkitűzéseivel, valamint az Egyesült Nemzetek éghajlat-változási keretegyezményében (UNFCCC) megfogalmazottakkal összhangban lévő módon hozzájárulhat a légi közlekedésből származó kibocsátások csökkentéséhez, miközben állampolgárságra való tekintet nélkül biztosítja a rendszer alkalmazását valamennyi légi jármű-üzemeltetőre, és ezáltal azt is garantálja, hogy a légi közlekedésnek a közösségi ETS-be történő bevonása nem vezet a verseny torzulásához.

A Tanács várakozással tekint az irányelv mielőbbi elfogadása céljából az Európai Parlamenttel folytatandó konstruktív megbeszélések elé.
