

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 13/2008,**ki ga je sprejel Svet z dne 18. aprila 2008****z namenom sprejetja Direktive 2008/.../ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi vključitve letalskih dejavnosti v sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti**

(2008/C 122 E/03)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 175(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko – socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti ⁽⁴⁾ je bil vzpostavljen sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti, da bi se pospešilo zmanjševanje emisij toplogrednih plinov na stroškovno in ekonomsko učinkovit način.

(2) Temeljni cilj Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja („UNFCCC“), ki je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 94/69/ES ⁽⁵⁾, je doseči ustalitev koncentracije toplogrednih plinov v ozračju na ravni, ki bo preprečila nevarno antropogeno poseganje v podnebje.

(3) Evropski svet je 8. in 9. marca 2007 v Bruslju poudaril ključni pomen uresničitve strateškega cilja za omejitev zvišanja povprečne svetovne temperature za največ 2 °C v primerjavi s predindustrijsko ravnijo. Najnovejši znanstveni izsledki, o katerih je poročal Medvladni forum o

podnebnih spremembah („IPCC“), še jasneje dokazujejo, da negativni učinki podnebnih sprememb predstavljajo vse večjo nevarnost za ekosistem, pridelavo hrane, doseganje trajnostnega razvoja in razvojnih ciljev tisočletja ter zdravje in varnost ljudi. Ohranjanje cilja, tj. omejitev zvišanja temperature za največ 2 °C, zahteva stabilizacijo koncentracije toplogrednih plinov v ozračju na ravni okoli 450 ppmv ekvivalenta CO₂, zato se bodo morale globalne emisije toplogrednih plinov v naslednjih 10 do 15 letih ustaliti, do leta 2050 pa bistveno znižati, in sicer za najmanj 50 % v primerjavi z ravnijo iz leta 1990.

(4) Evropski svet je poudaril, da je Evropska unija zavezana k preoblikovanju Evrope v energetske visoko učinkovito gospodarstvo z nizkimi emisijami toplogrednih plinov, in sprejel odločno zavezo, da bo EU do sklenitve globalnega in celovitega sporazuma za obdobje po letu 2012 sama do leta 2020 dosegla najmanj 20 % znižanje emisij toplogrednih plinov v primerjavi z ravnijo iz leta 1990. Omejitev emisij toplogrednih plinov iz letalstva je ključni prispevek v skladu s to zavezo.

(5) Evropski svet je poudaril, da je EU zavezana k doseganju globalnega in vseobsegajočega sporazuma za znižanje emisij toplogrednih plinov za obdobje po letu 2012, kot učinkovitega, smotnega in nepristranskega odziva, in sicer v obsegu, ki je potreben za reševanje izzivov podnebnih sprememb. EU je potrdila cilj, da se do leta 2020 emisije toplogrednih plinov znižajo za 30 % v primerjavi z ravnijo iz leta 1990, s čimer želi prispevati h globalnemu in vseobsegajočemu sporazumu za obdobje po letu 2012, pod pogojem, da se druge razvite države zavežejo k primerljivemu znižanju emisij in da je prispevek gospodarsko naprednejših držav v razvoju sorazmeren njihovim odgovornostim in zmogljivostim. EU je še vedno vodilna v pogajanjih o ambicioznem mednarodnem sporazumu glede omejitve globalnega dviga temperature za največ 2 °C; pri doseganju tega cilja je spodbuden napredek, dosežen decembra 2007 na 13. zasedanju Konference pogodbenic UNFCCC na Baliju. EU bo skušala zagotoviti, da bo tak globalen sporazum vključeval ukrepe za znižanje emisij toplogrednih plinov iz letalstva; v tem primeru bi Komisija morala preučiti katere spremembe te direktive so potrebne, v kolikor se uporablja za letalske operaterje.

⁽¹⁾ UL C 175, 27.7.2007, str. 47.

⁽²⁾ UL C 305, 15.12.2007, str. 15.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 13. novembra 2007 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Skupno stališče Sveta z dne 18. aprila 2008 in Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu). Sklep Sveta z dne ...

⁽⁴⁾ UL L 275, 25.10.2003, str. 32. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/101/ES (UL L 338, 13.11.2004, str. 18).

⁽⁵⁾ UL L 33, 7.2.1994, str. 11.

- (6) UNFCCC zahteva, da vse pogodbenice oblikujejo in izvajajo državne in po potrebi regionalne programe za ublažitev podnebnih sprememb.
- (7) Kjotski protokol k UNFCCC, ki je bil v imenu Evropske skupnosti odobren z Odločbo Sveta 2002/358/ES ⁽¹⁾, od razvitih držav zahteva, da si v okviru Mednarodne organizacije za civilno letalstvo („ICAO“) prizadevajo za omejevanje ali znižanje emisij toplogrednih plinov iz letalstva, ki jih ne ureja Montrealski protokol.
- (8) Čeprav Skupnost ni pogodbenica Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944 („Čikaška konvencija“), so vse njene države članice pogodbenice navedene konvencije in hkrati članice ICAO. Države članice podpirajo sodelovanje z drugimi državami v ICAO na področju razvoja ukrepov za zmanjšanje vplivov letalstva na podnebne spremembe, vključno s tržnimi instrumenti. Na Odboru ICAO za letalstvo in varstvo okolja se je na šestem zasedanju leta 2004 dogovorilo, da sistem trgovanja z emisijami iz letalstva, zasnovan na novem pravnem instrumentu pod okriljem ICAO, ni dovolj privlačen, da bi se z njim nadaljevalo. Zato na 35. skupščini ICAO s septembra 2004 v Resoluciji 35-5 ni predlagan nov pravni instrument, ampak je podprto odprto trgovanje z emisijami in možnost za države, da emisije iz mednarodnega letalstva vključijo v sisteme trgovanja z emisijami. V Dodatku L k Resoluciji A36-22, sprejeti na 36. skupščini ICAO, ki je potekala septembra 2007, so države pogodbenice pozvane, naj ne izvajajo sistema za trgovanje z emisijami za operatorje zrakoplovov drugih držav pogodbenic, razen na podlagi medsebojnega dogovora teh držav. Ob opozorilu, da Čikaška konvencija izrecno priznava pravico vseh pogodbenic, da za zrakoplove vseh držav na nediskriminatorni osnovi uporabljajo lastne zakone in predpise s področja letalstva, so države članice Evropske skupnosti in petnajst drugih evropskih držav vložile pridržek glede te resolucije in si pridržale pravico, da v skladu s Čikaško konvencijo sprejmejo in uporabijo nediskriminatorne tržne ukrepe za vse operatorje zrakoplovov vseh držav, ki izvajajo storitve v, iz ali lete znotraj njihovega ozemlja.
- (9) V šestem okoljskem akcijskem programu Skupnosti, vzpostavljenem s Sklepom št. 1600/2002/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾, je predvideno, da se v Skupnosti opredelijo in sprejmejo posebni ukrepi za znižanje emisij toplogrednih plinov iz letalstva, če ICAO teh ukrepov ne bo sprejela do leta 2002. V sklepih, sprejetih oktobra 2002, decembra 2003 in oktobra 2004, je Svet večkrat pozval Komisijo, da predlaga ukrepe za zmanjšanje vpliva mednarodnega zračnega prometa na podnebne spremembe.
- (10) Politike in ukrepe bi bilo treba izvajati na ravni držav članic in Skupnosti v vseh gospodarskih sektorjih Evropske unije, da bi tako dosegli potrebno znatno zmanjšanje emisij. Če bo vpliv letalskega sektorja na podnebne spremembe še naprej naraščal s sedanjo stopnjo, bi lahko bistveno oslabil dosežena zmanjšanja drugih sektorjev v boju proti podnebnim spremembam.
- (11) V sporočilu z dne 27. septembra 2005 Svetu, Evropskemu parlamentu, Evropskemu ekonomsko – socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom „Zmanjševanje vpliva letalstva na podnebne spremembe“ je Komisija opredelila strategijo za zmanjšanje vpliva letalstva na podnebje. V strategiji je kot del celovitega svežnja ukrepov predlagana vključitev letalstva v sistem Skupnosti za trgovanje s pravicami do emisij toplogrednih plinov, kot del druge faze Evropskega programa o podnebnih spremembah pa je določena ustanovitev delovne skupine za letalstvo, ki bi jo sestavljalo več zainteresiranih strani in bi preučevala načine za vključitev letalstva v sistem Skupnosti. Svet je v sklepih z dne 2. decembra 2005 potrdil, da je z gospodarskega in okoljskega vidika vključitev letalskega sektorja v sistem Skupnosti najboljši način za nadaljevanje dela, in pozval Komisijo, da do konca leta 2006 predloži zakonodajni predlog. Evropski parlament je v resoluciji z dne 4. julija 2006 o zmanjševanju vpliva letalstva na podnebne spremembe ⁽³⁾ ugotovil, da lahko trgovanje z emisijami predstavlja del celovitega svežnja ukrepov za obravnavo vplivov letalstva na podnebje, če je ukrep ustrezno načrtovan.
- (12) Cilj sprememb Direktive 2003/87/ES s to direktivo je zmanjšati vpliv podnebnih sprememb, ki se pripisujejo letalstvu, z vključitvijo emisij iz dejavnosti letalstva v sistem Skupnosti.
- (13) Operatorji zrakoplovov imajo najbolj neposreden nadzor nad vrsto zrakoplovov v uporabi in načinom letenja, zato bi morali biti odgovorni za spoštovanje obveznosti, predpisanih v tej direktivi, vključno z obveznostjo, da pripravijo načrt za spremljanje ter v skladu s tem načrtom spremljajo emisije in o njih poročajo. Operator zrakoplova se lahko prepozna s pomočjo oznake ICAO ali kakršne koli druge priznane oznake, ki se uporablja za prepoznavanje leta. Če identiteta operatorja zrakoplova ni znana, bi se moral kot operator zrakoplova

⁽¹⁾ UL L 130, 15.5.2002, str. 1.

⁽²⁾ UL L 242, 10.9.2002, str. 1.

⁽³⁾ UL C 303 E, 13.12.2006, str. 119.

- šteti lastnik zrakoplova, razen če dokaže, da je bil operator zrakoplova druga oseba.
- (14) Od leta 2012 morajo biti vključene emisije iz vseh dohodnih in odhodnih letov z letališč Skupnosti. Sistem Skupnosti se lahko uporablja kot model za trgovanje z emisijami po svetu. Če tretja država sprejme ukrepe za zmanjšanje vpliva dohodnih letov v Skupnost na podnebje, bi morala Komisija po posvetovanju z zadevno tretjo državo preučiti možnosti za zagotovitev optimalnega součinkovanja med sistemom Skupnosti in ukrepi te države.
- (15) V skladu z načelom boljše priprave zakonodaje bi bilo treba nekatere lete izvzeti iz tega sistema. Da bi se izognili nesorazmerni upravni obremenitvi bi morali iz tega sistema izvzeti operatorje v komercialnem zračnem prevozu, ki v treh zaporednih štirimesečnih obdobjih opravijo manj kot 243 letov na posamezno obdobje. To bi koristilo letalskim družbam, ki opravljajo omejeno število letov v okviru sistema Skupnosti, vključno letalskimi družbami iz držav v razvoju.
- (16) Letalstvo vpliva na svetovno podnebje z izpusti ogljikovega dioksida, dušikovih oksidov, vodnih hlapov ter sulfatnih in sajastih delcev. IPCC je ocenil, da je celotni vpliv letalstva zdaj približno dva- do štirikrat večji kot učinek njihovih preteklih emisij ogljikovega dioksida. Nedavne raziskave Skupnosti kažejo, da bi bil lahko celotni vpliv letalstva približno dvakrat večji od vpliva samega ogljikovega dioksida. Vendar nobena od teh ocen ne upošteva zelo negotovih učinkov cirusov. V skladu s členom 174(2) Pogodbe mora okoljska politika Skupnosti temeljiti na previdnostnem načelu. Dokler ne bo dosežen znanstveni napredek, bi bilo treba vse vplive letalstva obravnavati v največji možni meri. Emisije dušikovih oksidov bodo obravnavane v okviru druge zakonodaje, ki jo bo Komisija predložila v letu 2008.
- (17) Za preprečitev izkrivljanja konkurence bi bilo treba določiti usklajeno metodo za določanje skupne količine pravic, ki bo izdana, in za razdeljevanje pravic operatorjem zrakoplovov. Delež pravic bo dodeljen na dražbi v skladu s pravili, ki jih bo pripravila Komisija. Treba bi bilo določiti posebno rezervo pravic, da bi novim operatorjem zrakoplovov zagotovili dostop do trga in da bi pomagali operatorjem zrakoplovov, kadar pri svojih dejavnostih dosežejo visok porast števila tonskih kilometrov. Operatorjem zrakoplovov, ki prenehajo delovati, bi se morale pravice izdajati do konca obdobja, za katerega so jim že bile dodeljene pravice brez obveznosti plačila.
- (18) Primerna je popolna uskladitev deleža pravic, brezplačno izdanih vsem operatorjem zrakoplovov, ki sodelujejo v sistemu, da bi operatorjem zrakoplovov zagotovili enake pogoje ob upoštevanju, da bo letalske dejavnosti vsakega operatorja zrakoplova v EU, iz nje in znotraj nje nadzorovala ena država članica ter da bodo urejene z nediskriminatornimi določbami dvostranskih sporazumov o zračnih prevozih s tretjimi državami.
- (19) Letalstvo prispeva k skupnemu vplivu človekovih dejavnosti na podnebne spremembe in vpliv emisij toplogrednih plinov iz zrakoplovov na okolje je mogoče zaježiti z ukrepi za obvladovanje podnebnih sprememb v EU in tretjih državah ter s financiranjem raziskav in razvoja za zaježitev in prilagoditev. Države članice odločajo o vprašanih nacionalne javne porabe v skladu z načelom subsidiarnosti. Brez poseganja v to stališče bi se morali prihodki, ustvarjeni z dražbo pravic, ali enak znesek, kadar je to potrebno zaradi prevladujočih proračunskih načel držav članic, kot sta enotnost in univerzalnost, uporabiti za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, prilagoditev na vplive podnebnih sprememb v EU in tretjih državah, financiranje raziskav in razvoja za zaježitev in prilagoditev ter za kritje stroškov upravljanja sistema. To bi lahko vključevalo ukrepe za spodbujanje okolju prijaznega prometa. Z iztržkom dražbe bi bilo treba financirati zlasti prispevke za Svetovni sklad za energetsko učinkovitost in obnovljive vire energije ter ukrepe za preprečevanje krčenja gozdov in lažje prilagajanje držav v razvoju. Določbe te direktive o uporabi prihodkov ne bi smele posegati v odločitve o uporabi prihodkov, ustvarjenih na dražbi pravic v širšem smislu splošnega pregleda Direktive 2003/87/ES.
- (20) O določbah o uporabi sredstev, pridobljenih na dražbi, bi bilo treba uradno obvestiti Komisijo. To uradno obvestilo držav članic ne odvezuje obveznosti iz člena 88(3) Pogodbe, da morajo sporočiti določene nacionalne ukrepe. Ta direktiva ne bi smela posegati v rezultate nadaljnjih postopkov dodelitve državne pomoči na podlagi členov 87 in 88 Pogodbe.
- (21) Za povečanje stroškovne učinkovitosti sistema bi morali imeti operatorji zrakoplovov možnost uporabe potrjenih zmanjšanj emisij („CER“) in enot zmanjšanja emisij („ERU“) iz projektnih dejavnosti, da bi lahko izpolnili obveznosti predaje pravic do usklajene omejitve. Uporaba CER in ERU bi morala biti usklajena z merili za njihovo upoštevanje v sistemu trgovanja iz te direktive.

- (22) Zaradi zmanjšanja upravnih obremenitev operatorjev zrakoplovov bi morala biti za vsakega operatorja zrakoplova odgovorna ena država članica. Države članice bi morale zagotoviti, da operatorji zrakoplova, ki jim je bila izdana operativna licenca v navedeni državi, ali operatorji zrakoplova brez operativne licence ali ki so iz tretjih držav, katerih emisije v izhodiščnem letu je mogoče večinoma pripisati navedeni državi članici, ravnajo v skladu z zahtevami te direktive. Če operator zrakoplova ne izpolnjuje zahtev te direktive, z drugimi izvršilnimi ukrepi države članice upravljavke pa se ne zagotovi izpolnjevanja teh zahtev, bi morale države članice delovati solidarno. Država članica upravljavka bi zato morala imeti možnost od Komisije zahtevati, da kot skrajno možnost ta sprejme odločitev o uvedbi prepovedi opravljanja letov za zadevnega operatorja zrakoplova na ravni Skupnosti.
- (23) Zaradi ohranitve celovitosti sistema vodenja računov za sistem Skupnosti in glede na to, da emisije iz mednarodnega letalstva niso vključene v obveznosti držav članic iz Kjotskega protokola, bi bilo treba pravice, dodeljene letalskemu sektorju, uporabljati le za izpolnitev obveznosti operatorjev zrakoplovov, da predajo pravice iz te direktive.
- (24) Da bi zavarovali okoljsko celovitost sistema, bi se morale enote, ki jih predajo operatorji zrakoplovov, prištevati le k ciljem zmanjšanja toplogrednih plinov, ki upoštevajo te emisije.
- (25) Evropska organizacija za varnost zračne plovbe („Euro-control“) lahko poseduje podatke, ki bi lahko državam članicam ali Komisiji pomagale pri izpolnitvi obveznosti iz te direktive.
- (26) Določbe sistema Skupnosti v zvezi s spremljanjem, poročanjem in preverjanjem emisij ter kazni, ki veljajo za upravjalce, veljajo tudi za operatorje zrakoplovov.
- (27) Komisija bi morala glede na izkušnje pridobljene pri uporabi Direktive 2003/87/ES pregledati njeno delovanje v zvezi z letalskimi dejavnostmi in nato poročati Evropskemu parlamentu in Svetu.
- (28) Pri pregledu delovanja Direktive 2003/87/ES v zvezi z letalskimi dejavnostmi bi se morala upoštevati strukturna odvisnost od letalstva držav, ki nimajo ustreznih in primerljivih nadomestnih načinov prevoza in so zato zelo odvisne od zračnega prevoza ter kjer turistični sektor močno prispeva k BDP teh držav. Posebno pozornost bi bilo treba posvetiti zaježitvi ali celo odpravljanju vseh težav, povezanih z dostopnostjo in konkurenčnostjo najbolj oddaljenih regij, kakor so opredeljene v členu 299 (2) Pogodbe, in težav v zvezi z obveznostmi javnih služb pri izvajanju te direktive.
- (29) Ker bo ministrska izjava o gibraltarskem letališču, dogovorjena 18. septembra 2006 v Cordobi in prvem ministrskem srečanju Foruma za dialog o Gibraltarju, nadomestila skupno izjavo o letališču, sprejeto 2. decembra 1987 v Londonu, se bo njeno dosledno spoštovanje štelo kot spoštovanje navedene ministrske izjave iz leta 1987.
- (30) Ukrepe, ki so potrebni za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾.
- (31) Zlasti bi bilo treba Komisijo pooblastiti za sprejem ukrepov za dražbo pravic, ki jih ni treba izdati brezplačno, da sprejme podrobne predpise o delovanju posebne rezerve za določene letalske operatorje in o postopkih v zvezi z zahtevami, da Komisija prepove opravljanje letov operatorjev zrakoplovov ter da spremeni seznam letalskih dejavnosti iz Priloge I, kadar tretja država uvaja ukrepe za zmanjšanje vpliva letalstva na podnebne spremembe. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (32) Ker cilja te direktive ni mogoče zadovoljivo doseči s posamičnim ukrepanjem držav članic in ga je torej glede na obseg in učinke tega ukrepa lažje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega okvira, potrebnega za doseg navedenega cilja.
- (33) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽²⁾ se države članice spodbujajo, da za svoje lastne potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki naj kolikor nazorno je to mogoče prikažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo.
- (34) Direktivo 2003/87/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

⁽²⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

2006 iz zrakoplovov, ki izvajajo letalske dejavnosti iz Priloge I.;

(4) za členom 3 se vstavi naslednje poglavje:

Člen 1

„POGLAVJE II

Spremembe Direktive 2003/87/ES**Letalstvo**

Direktiva 2003/87/ES se spremeni:

Člen 3a

(1) pred členom 1 se vstavi naslednji naslov:

Področje uporabe

„POGLAVJE I

Določbe tega poglavja se uporabljajo za dodelitev in izdajo pravic v zvezi z letalskimi dejavnostmi iz Priloge I.

Splošne določbe“;

(2) v členu 2 se doda naslednji odstavek:

Člen 3b

„3. Uporaba te direktive za gibraltarsko letališče ne posega v zadevni pravni položaj Kraljevine Španije in Združenega kraljestva v zvezi s sporom glede suverenosti nad ozemljem, na katerem je letališče.“;

Letalske dejavnosti

(3) člen 3 se spremeni:

Komisija do ... (*) v skladu z regulativnim postopkom iz člena 23(2) pripravi smernice o podrobni razlagi letalskih dejavnosti iz Priloge I, zlasti za lete za iskanje in reševanje, lete za gašenje požarov, lete v humanitarne namene, lete v primeru nujne medicinske pomoči in lete operatorjev v komercialnem zračnem prevozu, ki v treh zaporednih štirimesečnih obdobjih opravijo manj kot 243 letov na posamezno obdobje.

(a) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

Člen 3c

„(b) ‚emisije‘ pomeni izpust toplogrednih plinov v ozračje iz virov v napravi ali izpust plinov, navedenih za dejavnost iz Priloge I, iz zrakoplova, ki izvaja letalsko dejavnost iz te priloge.“;

(b) dodajo se naslednje točke:

Skupna količina pravic za letalstvo

„(o) ‚operator zrakoplova‘ pomeni osebo, ki upravlja z zrakoplovom med izvajanjem letalske dejavnosti iz Priloge I, ali lastnika zrakoplova, kadar lastnik zrakoplova identitete te osebe ne pozna ali je ne navede;

1. Za obdobje od 1. januarja 2012 do 31. decembra 2012 je skupna količina pravic, ki se dodeli operatorjem zrakoplovov, enaka 100 % zgodovinskih emisij iz letalstva.

(p) ‚operator komercialnega zračnega prometa‘ pomeni operatorja, ki javnosti proti plačilu zagotavlja redne ali izredne storitve zračnega prometa za prevoz potnikov, tovora ali poštnih pošiljk;

2. Za obdobje iz člena 11(2), ki se začne 1. januarja 2013, in za vsako nadaljnje obdobje, če ni nobene spremembe na podlagi pregleda iz člena 30(4), je skupna količina pravic, ki se dodeli operatorjem zrakoplovov, enaka 100 % zgodovinskih emisij iz letalstva, pomnoženih s številom let v obdobju.

(q) ‚država članica upravljavka‘ pomeni državo članico, ki je odgovorna za upravljanje sistema Skupnosti v zvezi z operatorjem zrakoplova v skladu s členom 18a;

3. Komisija v skladu s členom 30(4) pregleda skupno količino pravic, ki se dodeli operatorjem zrakoplovov.

(r) ‚pripisane emisije iz letalstva‘ pomeni emisije iz vseh letov v okviru letalskih dejavnosti iz Priloge I, tj. odhodov iz letališč na ozemlju države članice in prihodov na ta letališča iz tretje države;

4. Komisija do ... (*) sprejme odločitev o zgodovinskih emisijah iz letalstva na podlagi najzanesljivejših podatkov, vključno z ocenami pridobljenimi iz dejanskih informacij o prometu. To odločitev obravnava v odboru iz člena 23(1).

(s) ‚zgodovinske emisije iz letalstva‘ pomeni povprečje letnih emisij v koledarskih letih 2004, 2005 in

(*) Šest mesecev po datumu začetka veljavnosti te direktive.

Člen 3d

Metoda dodelitve pravic za letalstvo z dražbo

1. V obdobju iz člena 3c(1) se 10 % pravic ponudi na dražbi.

2. Odstotek iz odstavka 1, ki se ponudi na dražbi, se za prihodnja obdobja lahko poveča v okviru splošnega pregleda te direktive.

3. Sprejeta bo uredba s podrobnimi določbami, ki državam članicam omogočajo dražbo pravic, ki jih ni treba izdati brezplačno, v skladu z odstavkoma 1 in 2 tega člena ali členom 3f(8). Število pravic, ki jih bo v vsakem obdobju na dražbi ponudila vsaka država članica, je sorazmerno z njenim deležem vseh pripisanih emisij iz letalstva vseh držav članic v referenčnem letu in ki so jih te sporočile v skladu s členom 14(3) in preverile v skladu s členom 15. Referenčno leto za obdobje iz člena 3c(1) je leto 2010, za vsako nadaljnje obdobje iz člena 3c pa koledarsko leto, ki se konča 24 mesecev pred začetkom obdobja, na katerega se dražba nanaša.

Navedena uredba, namenjena spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 23(3).

4. Države članice določijo kako se bodo porabili prihodki, ustvarjeni z dražbo pravic. Ti prihodki bi se morali porabiti za obvladovanje podnebni sprememb v EU in tretjih državah ter za kritje stroškov države članice upravljavke v zvezi s to direktivo.

5. Informacije, predložene Komisiji na podlagi te direktive, držav članic ne razrešujejo obveznosti uradnega obveščanja iz člena 88(3) Pogodbe.

Člen 3e

Dodeljevanje in izdaja pravic operatorjem zrakoplovov

1. Vsak operator zrakoplova lahko za vsako obdobje iz člena 3c zaprosi za dodelitev pravic, ki se dodelijo brezplačno. Vlogo lahko vloži tako, da pristojnemu organu države članice upravljavke predloži preverjene podatke o tonških kilometrih za letalske dejavnosti iz Priloge I, ki jih je ta operator zrakoplova opravil v letu spremljanja. Leto spremljanja je za namene tega člena koledarsko leto, ki se konča 24 mesecev pred začetkom obdobja, na katerega se

vloga nanaša, v skladu s prilogama IV in V, ali leto 2010 za obdobje iz člena 3c(1). Vlogo je treba vložiti najmanj 21 mesecev pred začetkom obdobja, na katerega se nanaša, ali do 31. marca 2011 za obdobje iz člena 3c(1).

2. Država članica Komisiji najmanj 18 mesecev pred začetkom obdobja, na katerega se vloga nanaša, ali do 30. junija 2011 za obdobje iz člena 3c(1) predloži vloge, ki jih je prejela v skladu z odstavkom 1.

3. Komisija najpozneje 15 mesecev pred začetkom vsakega obdobja iz člena 3c(2) ali do 30. septembra 2011 za obdobje iz člena 3c(1) izračuna in sprejme odločitev, ki določa:

- (a) skupno količino pravic, ki se dodeli za to obdobje v skladu s členom 3c;
- (b) število pravic za dražbo v tem obdobju v skladu s členom 3d;
- (c) število pravic za operatorje zrakoplova v posebni rezervi v tem obdobju v skladu s členom 3f(1); in
- (d) število pravic, ki se brezplačno dodelijo v tem obdobju, tako da se od skupne količine pravic, določene pod točko (a), odšteje število pravic iz točk (b) in (c);
- (e) referenčno merilo, ki se uporablja za brezplačno dodelitev pravic operatorjem zrakoplova, katerih vloge so bile Komisiji predložene v skladu z odstavkom 2.

Referenčno merilo iz točke (e), izraženo kot pravice na tonški kilometer, se izračuna tako, da se število pravic iz točke (d) deli z vsoto tonških kilometrov iz vlog, predloženih Komisiji v skladu z odstavkom 2.

4. Vsaka država upravljavka v treh mesecih od dneva, ko Komisija sprejme odločitev v skladu z odstavkom 3, izračuna in objavi:

- (a) skupno dodelitev pravic za obdobje za vsakega operatorja zrakoplova, katerega vloga je bila Komisiji predložena v skladu z odstavkom 2, ki se izračuna tako, da se podatke o tonških kilometrih iz vloge pomnoži z referenčnim merilom, iz odstavka 3(e); in
- (b) dodelitev pravic vsakemu operatorju zrakoplova za vsako leto, ki se določi tako, da se njegovo skupno dodelitev pravic za obdobje, izračunano pod točko (a), deli s številom let v obdobju, v katerem operator zrakoplova opravlja letalsko dejavnost iz Priloge I.

5. Pristojni organ države članice upravljavke do 28. februarja 2012 in do 28. februarja v vsakem naslednjem letu vsakemu operatorju zrakoplova izda število pravic, dodeljenih temu operatorju zrakoplova za navedeno leto, v skladu s tem členom ali členom 3f.

Člen 3f

Posebna rezerva za nekatere operatorje zrakoplova

1. V vsakem obdobju iz člena 3c(2) se 3 % skupne količine pravic za dodelitev izloči v posebno rezervo za operatorje zrakoplovov, če:

- (a) začnejo izvajati letalsko dejavnost iz Priloge I po letu spremljanja, za katero so bili predloženi podatki o tonskih kilometrih v skladu s členom 3e(1) za obdobje iz člena 3c(2); ali
- (b) njihovi podatki o tonskih kilometrih izkazujejo povišanje v povprečju za več kot 18 % na letni ravni med letom spremljanja, za katero so bili podatki o tonskih kilometrih predloženi v skladu s členom 3e(1) za obdobje iz člena 3c(2), in drugim zaporednim koledarskim letom tega obdobja;

in če njihova dejavnost pod točko (a) ali dodatna dejavnost pod točko (b) ne pomeni, v celoti ali delno, nadaljevanja letalske dejavnosti, ki jo je pred tem opravljal drug operator zrakoplova.

2. Operator zrakoplova, ki je v skladu z odstavkom 1 upravičen do pravic, lahko zaprosi za brezplačno dodelitev pravic iz posebne rezerve z oddajo vloge pri pristojnemu organu svoje države članice upravljavke. Vsaka vloga se vloži do 30. junija tretjega leta obdobja iz člena 3c(2), na katero se vloga nanaša.

3. Vloga v skladu z odstavkom 2:

- (a) vsebuje preverjene podatke o tonskih kilometrih v skladu s prilogama IV in V za letalske dejavnosti, navedene v Prilogi I, ki jih izvaja operator zrakoplova v drugem zaporednem koledarskem letu obdobja iz člena 3c(2), na katero se vloga nanaša;
- (b) vsebuje dokaze o izpolnjevanju meril za upravičenost iz odstavka 1; in
- (c) za operatorje zrakoplova iz odstavka 1(b) navaja:
 - (i) odstotek zvišanja tonskih kilometrov v odstotkih navedenega operatorja zrakoplova med letom spremljanja, za katero so bili podatki o tonskih kilometrih predloženi v skladu s členom 3e(1) za obdobje iz člena 3c(2), in drugim zaporednim koledarskim letom tega obdobja;

(ii) absolutno povečanje tonskih kilometrov navedenega operatorja zrakoplova med letom spremljanja, za katero so bili podatki o tonskih kilometrih predloženi v skladu s členom 3e(1) za obdobje iz člena 3c(2), in drugim zaporednim koledarskim letom tega obdobja; in

(iii) absolutno povečanje tonskih kilometrov navedenega operatorja zrakoplova med letom spremljanja, za katero so bili podatki o tonskih kilometrih predloženi v skladu s členom 3e(1) za obdobje iz člena 3c(2), in drugim zaporednim koledarskim letom tega obdobja, ki presega odstotek, naveden v odstavku 1(b).

4. Države članice najkasneje v šestih mesecih od roka za oddajo vloge iz odstavka 2 predložijo Komisiji vloge, prejete v skladu s tem odstavkom.

5. Komisija najkasneje v 12 mesecih od roka za oddajo vloge v skladu z odstavkom 2 sprejme odločitev glede referenčnega merila, ki se uporablja za dodelitev brezplačnih pravic operatorjem zrakoplovov, katerih vloge so bile predložene Komisiji v skladu z odstavkom 4.

Referenčno merilo se ob upoštevanju odstavka 6 izračuna tako, da se število pravic iz posebne rezerve deli z vsoto:

- (a) podatkov o tonskih kilometrih za operatorje zrakoplovov iz odstavka 1(a), ki so vključeni v vloge, predložene Komisiji v skladu z odstavkoma 3(a) in 4; in
- (b) absolutnega povečanja tonskih kilometrov, ki presega odstotek, naveden v odstavku 1(b), za operatorje zrakoplovov iz odstavka 1(b), in ki je vključen v vloge, predložene Komisiji v skladu z odstavkoma 3(c)(iii) in 4.

6. Zaradi referenčnega merila iz odstavka 5, letna dodelitev na tonski kilometer ne sme biti večja od letne dodelitve na tonski kilometer operatorjem zrakoplovov v skladu s členom 3e(4).

7. Vsaka država upravljavka v treh mesecih od datuma, ko Komisija sprejme odločitev v skladu z odstavkom 5, izračuna in objavi:

- (a) dodelitev pravic iz posebne rezerve vsakemu operatorju zrakoplova, katerega vloga je bila predložena Komisiji v skladu z odstavkom 2. Ta dodelitev se izračuna tako, da se referenčno merilo iz odstavka 5, pomnoži:
 - (i) za operatorje zrakoplova iz odstavka 1(a) s podatki o tonskih kilometrih, ki so vključeni v vlogo, predloženo Komisiji v skladu z odstavkoma 3(a) in 4;

(ii) za operatorje zrakoplova iz odstavka 1(b) z absolutnim povečanjem tonskih kilometrov, ki presega odstotek, naveden v odstavku 1(b), in ki je vključen v vloge, predložene Komisiji v skladu z odstavkom 3(c)(iii) in 4; in

(b) dodelitev pravic vsakemu operatorju zrakoplova za vsako leto, ki se določi tako, da se njegova dodelitev pravic v skladu s točko (a) deli s številom polnih koledarskih let, ki so ostala v obdobju iz člena 3c(2), na katero se dodelitev nanaša.

8. Države članice ponudijo na dražbi vse nedodeljene pravice iz posebne rezerve.

9. Komisija lahko določi podrobna pravila o upravljanju posebne rezerve v skladu s tem členom, vključno z oceno izpolnjevanja meril za upravičenost v skladu z odstavkom 1. Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 23(3).

Člen 3g

Načrti za spremljanje in poročanje

Država članica upravljavka zagotovi, da vsak operator zrakoplova pristojnemu organu v tej državi članici predloži načrt za spremljanje, v katerem so določeni ukrepi za spremljanje emisij in podatkov o tonskih kilometrih, ter poročanje o njih za namene vloge v skladu s členom 3e, in da te načrte odobri pristojni organ v skladu s smernicami, sprejetimi v skladu s členom 14.“;

(5) vstavita se naslednji naslov poglavja in člen:

„**POGLAVJE III**

Nepremične naprave

Člen 3h

Področje uporabe

Določbe tega poglavja se uporabljajo za dovoljenja za emisije toplogrednih plinov ter dodelitev in izdajo pravic v zvezi z dejavnostmi iz Priloge I, ki niso letalske dejavnosti.“;

(6) točka (e) člena 6(2) se nadomesti z naslednjim:

„(e) obveznost, da upravljalec naprave v štirih mesecih po koncu koledarskega leta preda količino pravic, ki niso pravice izdane v skladu s poglavjem II, ki ustreza

skupnim emisijam naprave v koledarskem letu, preverjenim v skladu s členom 15.“;

(7) za členom 11 se vstavi naslednji naslov:

„**POGLAVJE IV**

Določbe, ki se uporabljajo za letalstvo in nepremične naprave“;

(8) v členu 11a se vstavi naslednji odstavek:

„1a. Države članice ob upoštevanju odstavka 3 vsem operatorjem zrakoplovov dovolijo, da za vsako obdobje iz člena 3c uporabijo CER in ERU iz projektnih dejavnosti. Operatorji zrakoplova lahko za obdobje iz člena 3c(1) uporabijo CER in ERU v višini do 15 % števila pravic, ki jih je treba predati v skladu s členom 12(2a).

Odstotek se za nadaljnja obdobja v skladu s postopkom za določitev uporabe CER in ERU iz projektnih dejavnosti določi kot del pregleda te direktive in ob upoštevanju razvoja mednarodne ureditve v zvezi s podnebnimi spremembami.

Komisija ta odstotek objavi najmanj šest mesecev pred začetkom vsakega obdobja iz člena 3c.“;

(9) v členu 11b(2) se beseda „naprav“ nadomesti z besedo „dejavnosti“;

(10) člen 12 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se za besedo „namene“ vstavi besedilo „izpolnjevanja obveznosti operatorja zrakoplova v skladu z odstavkom 2a ali“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

„2a. Države članice upravljavke zagotovijo, da vsako leto do 30. aprila vsak operator zrakoplova preda število pravic, ki je enako skupnim emisijam iz letalskih dejavnosti v predhodnem koledarskem letu in preverjenim v skladu s členom 15, ki so na seznamu v Prilogi I in ki jih letalski operater izvaja. Države članice zagotovijo, da se pravice, predane v skladu s tem odstavkom, nato ukinejo.“;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Države članice zagotovijo, da vsako leto do 30. aprila upravljalec vsake naprave preda število pravic, ki niso pravice izdane v skladu s poglavjem II, ki je enako skupnim emisijam iz te naprave v predhodnem koledarskem letu, preverjenim v skladu s členom 15, in da se te pravice nato ukinejo.“

(11) v členu 13(3) se besedilo „členom 12(3)“ nadomesti z besedilom „členom 12(2a) ali (3)“;

predajo zadostnega števila pravic v skladu s to direktivo.

(12) člen 14 se spremeni:

(a) v prvem stavku odstavka 1:

(i) se za besedilom „te dejavnosti“ vstavi besedilo „, in podatkih o tonskih kilometrih za dejavnosti za namene vloge iz člena 3e ali 3f“;

(ii) se črta besedilo „do 30. septembra 2003“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z:

„3. Države članice zagotovijo, da vsak upravljalec ali operator zrakoplova v skladu s smernicami poroča pristojnemu organu v vsakem koledarskem letu o emisijah iz naprave ali od 1 januarja 2010 o emisijah iz zrakoplova, ki ga upravlja.“

3. Države članice zagotovijo, da je vsak upravljalec ali operator zrakoplovov, ki do 30. aprila vsakega leta ne preda dovolj pravic, ki pokrivajo njegove emisije v predhodnem letu, dolžan plačati kazen za presežne emisije. Kazen za presežne emisije je 100 EUR za vsako izpuščeno tono ekvivalenta ogljikovega dioksida, za katero upravljalec ali operator zrakoplova ni predal pravic. Plačilo kazni za presežne emisije upravjalca ali operatorja zrakoplova ne odveže obveznosti, da preda količino pravic, ki je enaka tem presežnim emisijam, ko preda pravice za naslednje koledarsko leto.“;

(13) člen 15 se nadomesti z:

„Člen 15

Preverjanje

Države članice zagotovijo, da se poročila, ki jih upravjalci in operatorji zrakoplovov predložijo na podlagi člena 14(3), preverijo v skladu z merili iz Priloge V in vsemi podrobnimi določbami, ki jih sprejme Komisija v skladu s tem členom, in da je pristojni organ o tem obveščen.

Države članice zagotovijo, da upravljalec ali operator zrakoplova, katerega poročilo do 31. marca vsako leto za emisije v predhodnem letu ni bilo potrjeno kot zadovoljivo v skladu z merili iz Priloge V in vsemi podrobnimi določbami, ki jih sprejme Komisija v skladu s tem členom, ne more več prenesti pravic, dokler njegovo poročilo ni potrjeno kot zadovoljivo.

Komisija lahko v skladu z regulativnim postopkom iz člena 23(2) sprejme podrobne določbe za preverjanje poročil, ki jih predložijo operatorji zrakoplovov v skladu s členom 14(3), in vlog v skladu s členom 3e in 3f.“;

(14) člen 16 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se črta besedilo „najpozneje do 31. decembra 2003“;

(b) odstavka 2 in 3 se nadomestita z naslednjim::

„2. Države članice zagotovijo objavo imen upravjalcev in operatorjev zrakoplovov, ki kršijo zahteve za

(c) vstavijo se naslednji odstavki:

„5. Če operator zrakoplova ne izpolnjuje zahtev te direktive, z drugimi izvršilnimi ukrepi pa se ne zagotovi izpolnjevanje teh zahtev, lahko njegova država članica upravljavka od Komisije zahteva, da sprejme odločitev o uvedbi prepovedi opravljanja letov za zadevnega operatorja zrakoplova.

6. Vsaka zahteva države članice upravljavke v skladu z odstavkom 5 vsebuje:

(a) dokaze, da operator zrakoplova ne izpolnjuje obveznosti iz te direktive;

(b) podrobnosti o izvršilnih ukrepih, ki jih je sprejela ta država članica;

(c) upravičenost za uvedbo prepovedi opravljanja letov na ravni Skupnosti; in

(d) priporočilo za obseg prepovedi opravljanja letov na ravni Skupnosti in morebitne pogoje, ki bi morali veljati.

7. Ko se zahteve, kot so tiste iz odstavka 5, naslovijo na Komisijo, Komisija obvesti druge države članice (prek njihovih predstavnikov v odboru iz člena 23(1) v skladu s poslovníkom odbora).

8. Če je to ustrezno in izvedljivo, potekajo posvetovanja z organi, ki so odgovorni za regulativni nadzor nad zadevnim operatorjem zrakoplova, pred sprejetjem odločitev na podlagi zahteve v skladu z odstavkom 5. Kadar je to mogoče, posvetovanja potekajo skupaj s Komisijo in državami članicami.

9. Kadar Komisija obravnava možnost sprejetja odločitve na podlagi zahteve v skladu z odstavkom 5, obvesti zadevnega operatorja zrakoplova o osnovnih dejstvih in razlogih, na katerih temelji takšna odločitev. Zadevni letalski operater ima možnost Komisiji predložiti pisne pripombe v roku 10 delovnih dni po datumu obvestila.

10. Na zahtevo države članice lahko Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 23(2) sprejme odločitev o uvedbi prepovedi opravljanja letov za zadevnega operatorja zrakoplova.

11. Vsaka država članica na svojem ozemlju izvršuje vsako odločitev, sprejeto v skladu z odstavkom 10. Država članica Komisijo obvesti o vseh ukrepih, sprejetih za izvajanje teh odločitev.

12. Po potrebi se o postopkih iz tega člena sprejmejo podrobna pravila. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 23(3).“;

(15) vstavita se naslednja člena:

„Člen 18a

Država članica upravljavka

1. Država članica upravljavka operatorja zrakoplova je:

(a) v primeru operatorja zrakoplova z veljavno operativno licenco, ki jo je odobrila država članica v skladu z določbami iz Uredbe Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov (*), država članica, ki je odobrila operativno licenco temu operatorju zrakoplova; in

(b) v vseh drugih primerih država članica z največjimi ocenjenimi pripisanimi emisijami iz letalstva iz letov, ki jih je opravil zadevni operator zrakoplova v izhodiščnem letu.

2. Kadar se državi članici upravljavki operatorja zrakoplova v prvih dveh letih katerega koli obdobja iz člena 3c ne pripišejo nobene emisije iz letalstva iz letov, ki jih opravlja zadevni operator zrakoplova iz odstavka 1(b) tega člena, je ta operator zrakoplova za naslednje obdobje prenesen v drugo državo članico upravljavko. Nova država članica upravljavka je država članica z največjimi ocenjenimi pripisanimi emisijami iz letalstva iz letov, ki jih je opravil zadevni letalski operater v prvih dveh letih predhodnega obdobja.

3. Na podlagi najboljših razpoložljivih informacij Komisija:

(a) pred 1. februarjem 2009 objavi seznam operatorjev zrakoplovov, ki so 1. januarja 2006 ali pozneje izvajali letalsko dejavnost s seznama v Prilogi I, v katerem za vsakega operatorja zrakoplova v skladu z odstavkom 1 navede državo članico upravljavko; in

(b) pred 1. februarjem v vsakem naslednjem letu dopolni seznam z operatorji zrakoplovov, ki so naknadno izvajali letalske dejavnosti s seznama v Prilogi I.

4. Za namene odstavka 1 pomeni ‚izhodiščno leto‘ v zvezi z operatorjem zrakoplovov, ki je začel delovati v Skupnosti po 1. januarju 2006, prvo koledarsko leto delovanja; v vseh ostalih primerih pa pomeni koledarsko leto, ki se začne 1. januarja 2006.

Člen 18b

Pomoč Eurocontrola

Pri opravljanju svojih dolžnosti iz člena 3b(4) in člena 18a lahko Komisija za pomoč zaprosi organizacijo Eurocontrol in z njo v ta namen sklene ustrezne dogovore.

(* UL L 240, 24.8.1992, str. 1.“;

(16) člen 19, odstavek 3 se spremeni:

(a) zadnji stavek se nadomesti z naslednjim:

„Navedena uredba vsebuje tudi določbe o uporabi in identifikaciji CER in ERU v sistemu Skupnosti ter o spremljanju ravni te uporabe in določbe, s katerimi se vključijo letalske dejavnosti v sistem Skupnosti.“;

(b) doda se naslednji odstavek:

„Z uredbo o standardiziranem in zavarovanem sistemu registrov se zagotovi, da se pravice, CER in ERU, ki jih predajo operatorji zrakoplovov, prenesejo na račune držav članic za umik pravic iz obtoka za prvo ciljno obdobje Kjotskega protokola v obsegu, da te pravice, CER in ERU ustrezajo emisijam, vključenim v skupno količino emisij nacionalnih evidenc držav članic za to obdobje.“;

(17) v členu 23 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.“;

(18) vstavi se naslednji člen:

„Člen 25a

Ukrepi tretjih držav za zmanjšanje vpliva letalstva na podnebne spremembe

1. Če tretja država sprejme ukrepe za zmanjšanje vpliva na podnebne spremembe letov, ki vzletajo v tej državi in pristajajo v Skupnosti, Komisija po posvetovanju z navedeno tretjo državo in državami članicami v okviru odbora iz člena 23(1) preuči razpoložljive možnosti za zagotovitev optimalnega součinkovanja med sistemom Skupnosti in ukrepi te države.

Po potrebi Komisija lahko sprejme spremembe, na podlagi katerih se leti, ki prihajajo iz zadevne tretje države, izključijo iz letalskih dejavnosti s seznama v Prilogi I ali se zagotovijo vse nadaljnje spremembe letalskih dejavnosti s seznama v Prilogi I, ki izhajajo iz obveznosti sporazuma v skladu s četrtem pododstavkom. Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 23(3).

Komisija lahko Evropskemu parlamentu in Svetu predlaga kakršne koli druge spremembe te direktive.

Komisija lahko po potrebi v skladu s členom 300(1) Pogodbe Svetu da priporočila za začetek pogajanj zaradi sklenitve sporazuma z zadevno tretjo državo.

2. Skupnost in države članice si še naprej prizadevajo doseči dogovor o globalnih ukrepih za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz letalstva. Komisija glede na vsak tak dogovor preuči, ali so potrebne spremembe te direktive, v kolikor se uporablja za operatorje zrakoplovov.“;

(19) člen 28 se spremeni:

(a) točka (b) odstavka 3 se nadomesti z naslednjim:

„(b) ki je odgovoren za predajo pravic, ki niso pravice, izdane v skladu s poglavjem II, enakovrednih skupnim emisijam iz naprav v združenju, z odstopanjem od členov 6(2)(e) in 12(3); in“;

(b) odstavek 4 se nadomesti z:

„4. Za skrbnika veljajo sankcije, ki se uporabljajo za kršitve zahteve, da se preda zadostno število pravic, ki niso pravice, izdane v skladu s poglavjem II, za pokritje skupnih emisij iz naprav v združenju, z odstopanjem od člena 16(2), (3) in (4).“;

(20) v členu 30 se doda naslednji odstavek:

„4. Komisija do 1. junija 2015 na podlagi spremljanja in izkušenj, pridobljenih pri uporabi te direktive, pregleda delovanje te direktive v zvezi z letalskimi dejavnostmi iz Priloge I in po potrebi pripravi predloge. Komisija zlasti preuči naslednje:

- (a) posledice in vplive te direktive na splošno delovanje sistema Skupnosti;
- (b) delovanje trga pravic za letalstvo, predvsem vse možne motenje trga;
- (c) okoljsko učinkovitost sistema Skupnosti in stopnjo, do katere bi bilo treba celotno količino pravic, ki se dodelijo operatorjem zrakoplovov po členu 3c, zmanjšati v skladu s splošnimi cilji EU glede zmanjšanja emisij;
- (d) vpliv sistema Skupnosti na letalski sektor;
- (e) ohranitev posebne rezerve za operatorje zrakoplovov, ob upoštevanju možnosti zblíževanja stopenj rasti v celotni gospodarski panogi;
- (f) vpliv sistema Skupnosti na strukturno odvisnost otokov, neobalnih območij in obrobni območij Skupnosti od letalskega prometa;
- (g) ali bi bilo treba vključiti sistem vstopno-izstopnega mesta, da bi se olajšalo trgovanje s pravicami med operatorji zrakoplovov in upravljalci naprav ter hkrati preprečil neto prenos pravic iz transakcij operatorjev zrakoplovov na upravjalce naprav;
- (h) posledice pragov na izključitev, kakor so navedene v Prilogi I, glede na potrjeno največjo vzletno maso in število letov na leto, ki jih opravi operator zrakoplova; in
- (i) vpliv izvzetja iz sistema Skupnosti nekaterih letov, opravljenih v okviru obveznosti javnih služb, predpisanih v skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti (*).

Komisija bo nato poročala Evropskemu parlamentu in Svetu.

(*) UL L 240, 24.8.1992, str. 8. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1791/2006 (UL L 363, 20.12.2006, str. 1)“;

(21) za členom 30 se vstavi naslednji naslov:

„POGLAVJE V

Končne določbe“;

(22) priloge I, IV in V se spremenijo v skladu s Prilogo k tej direktivi.

Člen 2

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo do ... (*). O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice predložijo Komisiji besedilo temeljnih določb predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga zajema ta direktiva. Komisija o njih obvesti države članice.

Člen 3

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V ...

Za Evropski parlament

Predsednik

...

Za Svet

Predsednik

...

(*) 18 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

PRILOGA

Priloge I, IV in V k Direktivi 2003/87/ES se spremenijo:

(1) Priloga I se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„VRSTE DEJAVNOSTI, ZA KATERE SE UPORABLJA TA DIREKTIVA“;

(b) v odstavku 2 se pred tabelo vstavi naslednji pododstavek:

„Za leto 2012 bodo vključeni vsi leti, ki vzletajo ali pristajajo na letališču, ki se nahaja na ozemlju države članice, za katero velja Pogodba.“;

(c) doda se naslednja vrsta dejavnosti:

<p>„Letalstvo</p> <p>Leti, ki pristajajo na letališču na ozemlju države članice, za katero velja Pogodba, ali z njega vzletajo.</p> <p>Ta dejavnost ne vključuje:</p> <p>a) letov izključno za prevoz v okviru službenih potovanj vladajočega monarha ali njegovih bližnjih sorodnikov, predsednikov držav, predsednikov vlad in vladnih ministrov države, ki ni država članica, kadar je to z ustreznim kazalnikom stanja navedeno v načrtu leta;</p> <p>b) vojaških letov z vojaškimi zrakoplovi ter carinskih in policijskih letov;</p> <p>c) letov za iskanje in reševanje, letov za gašenje požarov, letov v humanitarne namene in letov v primeru nujne medicinske pomoči, ki jih odobri ustrezen pristojni organ;</p> <p>d) vseh letov, ki potekajo izključno na podlagi pravil vizualnega letenja, kakor so določena v Prilogi 2 h Čikaški konvenciji;</p> <p>e) letov, ki se zaključijo na istem letališču, na katerem je letalo vzletelo in med katerimi ni bilo vmesnih postankov;</p> <p>f) letov za usposabljanje izključno za namene pridobitve licence ali ocenjevanja letalskega osebja v pilotski kabini, kadar je to utemeljeno z ustreznim zaznamkom v načrtu leta, da let ni namenjen prevozu potnikov in/ali tovora ali dostavljanju ali prevažanju zrakoplova;</p> <p>g) letov, ki se izvajajo izključno za namene preverjanja, preizkušanja ali certificiranja letal ali letalske ali zemeljske opreme;</p> <p>h) letov, ki se izvajajo z zrakoplovi s potrjeno največjo vzletno maso, manjšo od 5 700 kg;</p> <p>i) letov, opravljenih v okviru obveznosti javnih služb, predpisanih v skladu z Uredbo (EGS) št. 2408/92 o letalskih progah znotraj najbolj oddaljenih regij, kot so opredeljene v členu 299(2) Pogodbe, ali na letalskih progah, kadar ponujena zmogljivost ne presega 30 000 sedežev na leto; in</p> <p>j) letov, razen letov izključno za prevoz, v okviru službenih potovanj vladajočega monarha in njegovih bližnjih sorodnikov, predsednikov držav, predsednikov vlad in vladnih ministrov države članice EU, ki jih opravijo operatorji v komercialnem zračnem prevozu, ki v treh zaporednih štirimesečnih obdobjih opravijo manj kot 243 letov na posamezno obdobje, ki bi z izjemo te točke spadali pod to aktivnost.</p>	<p>ogljikov dioksid“</p>
--	--------------------------

(2) Priloga IV se spremeni:

(a) za naslovom Priloge se doda naslov:

„DEL A – SPREMLJANJE IN POROČANJE O EMISIJAH IZ NEPREMIČNIH NAPRAV“;

(b) doda se del B:

„DEL B – SPREMLJANJE IN POROČANJE O EMISIJAH IZ LETALSTVA

Spremljanje emisij ogljikovega dioksida

Emisije se spremljajo na podlagi izračuna. Emisije se izračunajo z uporabo formule:

poraba goriva × faktor emisije

V porabo goriva je vključeno tudi gorivo, ki ga porabi pomožni motor. Dejanska poraba goriva za vsak let se uporabi, kadar je mogoče, in se izračuna z uporabo formule:

količina goriva v rezervoarjih zrakoplovov po koncu polnjenja z gorivom za zadevni let – količina goriva v rezervoarjih zrakoplovov po koncu polnjenja z gorivom za naslednji let + polnjenje z gorivom za zadevni naslednji let.

Če podatki o dejanski porabi goriva niso na voljo, se na podlagi najzanesljivejših podatkov, ki so na voljo, za ocenjevanje podatkov o dejanski porabi goriva uporabi standardizirana usklajena metoda.

Uporabijo se privzeti faktorji emisij IPCC iz Smernic za popis IPCC 2006 ali naknadnih dopolnil teh smernic, razen če so faktorji emisije, posebni za dejavnost, ki jih identificirajo neodvisno akreditirani laboratoriji, ki uporabljajo analitične metode, natančnejši. Faktor emisije za biomaso je nič.

Za vsak let in vsako gorivo se opravi ločen izračun.

Poročanje o emisijah

Vsak operator zrakoplova v svoje poročilo na podlagi člena 14(3) vključi naslednje informacije:

A. podatke za identifikacijo operatorja zrakoplova, ki vključujejo:

- ime operatorja zrakoplova,
- njegovo državo članico upravljavko,
- njegov naslov, vključno s pošno številko in državo, in če je drugačen, tudi njegov kontaktni naslov v državi članici upravljavki,
- registrske številke zrakoplovov in vrste zrakoplovov, ki se uporabljajo za izvajanje letalskih dejavnosti iz Priloge I, s katerimi se ukvarja operator zrakoplova, v obdobju, ki ga zajema poročilo,
- število spričevala in organ izdaje spričevala in operativne licence operatorja zrakoplova, pod katerim so bile izvedene letalske dejavnosti zadevnega operatorja zrakoplova iz Priloge I,
- naslov, številki telefona in faksa ter naslov elektronske pošte osebe za stike in
- ime lastnika zrakoplova;

B. za vsako vrsto goriva, za katerega se izračunavajo emisije:

- porabo goriva,
- faktor emisije,
- skupne emisije iz vseh opravljenih letov v obdobju, ki ga zajema poročilo, in ki so del letalskih dejavnosti iz Priloge I, s katerimi se ukvarja operator zrakoplova,
- skupne emisije iz:
 - vseh opravljenih letov, ki v obdobju, ki ga zajema poročilo, spadajo med letalske dejavnosti zadevnega letalskega operatorja iz Priloge I in ki so vzleteli z letališč na ozemlju države članice in pristali na letališč, ki je na ozemlju iste države članice,
 - vseh drugih opravljenih letov, ki so v obdobju, ki ga zajema poročilo, del letalskih dejavnosti iz Priloge I, s katerimi se ukvarja operator zrakoplova,

- skupne emisije iz vseh opravljenih letov zrakoplovov, ki so v obdobju, ki ga zajema poročilo, del letalskih dejavnosti iz Priloge I, s katerimi se ukvarja operator zrakoplova in ki:
 - so vzleteli iz katere koli države članice in
 - pristali v kateri koli državi članici iz tretje države,
- faktor negotovosti.

Spremljanje podatkov o tonskih kilometrih za namen členov 3e in 3f

Za vlogo za dodelitev pravic v skladu s členom 3e(1) ali členom 3f(2), se količina letalskih dejavnosti izračuna v tonskih kilometrih z naslednjo formulo:

tonski kilometri = razdalja × koristni tovor,

pri čemer:

„razdalja“ pomeni razdaljo velikega kroga med izhodiščnim in ciljnim letališčem, vključno z dodatnim fiksnim faktorjem 95 km; in

„koristni tovor“ pomeni skupno maso tovora, pošte in potnikov, ki jih prevažata.

Pri izračunu koristnega tovora:

- je število potnikov na zrakoplovu število potnikov brez članov posadke;
- operator zrakoplova lahko za zadevne lete za potnike in prijavljeno prtljago, ki je navedena v dokumentaciji o masi in ravnotežju, uporabi dejansko ali standardno maso ali pa privzeto vrednost v višini 110 kg za vsakega potnika in njegovo prijavljeno prtljago.

Poročanje o podatkih o tonskih kilometrih za namen členov 3e in 3f

Operator zrakoplova v svojo vlogo na podlagi člena 3e(1) ali člena 3f(2) vključi naslednje informacije:

A. podatke za identifikacijo operatorja zrakoplova, ki vključujejo:

- ime operatorja zrakoplova,
- njegovo državo članico upravljavko,
- njegov naslov, vključno s poštno številko in državo, in če je drugačen, tudi njegov kontaktni naslov v državi članici upravljavki,
- registrske številke zrakoplovov in vrste zrakoplovov, ki se uporabljajo za izvajanje letalskih dejavnosti iz Priloge I, s katerimi se ukvarja operator zrakoplova, v letu, ki ga zajema poročilo,
- število spričevala in organ izdaje spričevala in operativne licence operatorja zrakoplova, pod katerim so bile izvedene letalske dejavnosti zadevnega operatorja zrakoplova iz Priloge I,
- naslov, številki telefona in faksa ter naslov elektronske pošte osebe za stike in
- ime lastnika zrakoplova;

B. podatke o tonskih kilometrih:

- število letov med letališčem vzleta in prileta,
- število potnikov med letališčem vzleta in prileta,
- število tonskih kilometrov med letališčem vzleta in prileta,
- izbrana metoda izračuna mase potnikov in prijavljene prtljage,
- skupno število tonskih kilometrov za vse lete, opravljene med letom, ki ga zajema poročilo, in ki spadajo med letalske dejavnosti iz Priloge I, s katerimi se ukvarja operator zrakoplova.“;

(3) Priloga V se spremeni:

(a) za naslovom Priloge se doda naslednji naslov:

„DEL A – PREVERJANJE EMISIJ IZ NEPREMIČNIH NAPRAV“;

(b) doda se naslednji del:

„DEL B – PREVERJANJE EMISIJ IZ LETALSKIH DEJAVNOSTI

13. Splošna načela in metodologija iz te priloge se uporabijo za preverjanje poročil o emisijah iz letov, ki spadajo v letalske dejavnosti iz Priloge I.

V ta namen:

- (a) v odstavku 3 se sklicevanje na upravljalca šteje za sklicevanje na operatorja zrakoplova in v točki (c) navedenega odstavka sklicevanje na napravo za sklicevanje na zrakoplov, ki izvaja letalske dejavnosti iz poročila;
- (b) v odstavku 5 se sklicevanje na napravo šteje za sklicevanje na operatorja zrakoplova;
- (c) v odstavku 6 se sklicevanje na dejavnosti, ki se izvajajo na napravi, šteje za sklicevanje na letalske dejavnosti iz poročila, ki jih izvaja operator zrakoplova;
- (d) v odstavku 7 se sklicevanje na mesto naprave šteje za sklicevanje na mesta, ki jih operator zrakoplova uporablja za izvajanje letalskih dejavnosti iz poročila;
- (e) v odstavkih 8 in 9 se sklicevanje na vire emisij v napravi šteje za sklicevanje na zrakoplov, za katerega je operator zrakoplova odgovoren; in
- (f) v odstavkih 10 in 12 se sklicevanje na operatorja šteje za sklicevanje na operatorja zrakoplova.

Dodatne določbe za preverjanje poročil o emisijah iz letalstva

14. Preveritelj preveri zlasti:

- (a) da so upoštevani vsi leti v letalski dejavnosti, navedeni v Prilogi I. Pri tej nalogi si preveritelj pomaga s podatki o prometu operatorja zrakoplova, vključno s podatki iz Eurocontrola, ki jih zahteva ta operator;
- (b) da se podatki o skupni porabi goriva in podatki o kupljenem ali kako drugače dobavljenem gorivu za zrakoplov, ki opravlja letalske dejavnosti, na splošno med seboj ujemajo.

Dodatne določbe za preverjanje podatkov o tonskih kilometrih, predloženih za namene členov 3e in 3f

- 15. Splošna načela in metodologija za preverjanje poročil o emisijah iz člena 14(3), kot so določena v tej prilogi, se po potrebi uporabijo tudi za preverjanje podatkov o tonskih kilometrih.
 - 16. Preveritelj preveri zlasti, ali se v vlogi operatorja zrakoplova iz členov 3e(1) in 3f(2) upoštevajo le leti, ki so se dejansko izvedli in ki spadajo med letalske dejavnosti, navedene v Prilogi I, za katere je letalski operater odgovoren. Pri tej nalogi si preveritelj pomaga s podatki o prometu operatorja zrakoplova, vključno s podatki iz Eurocontrola, ki jih zahteva ta operator. Poleg tega preveritelj preveri, ali se koristni tovor, o katerem poroča operator zrakoplova, ujema z zapisi o koristnem tovoru, ki jih ima ta operator zaradi varnosti.“
-

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

Komisija je decembra 2006 sprejela predlog ⁽¹⁾ direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2003/87/ES zaradi vključitve letalskih dejavnosti v sistem za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti. Predlog je bil Svetu predložen 22. decembra 2006.

Evropski parlament je mnenje v prvi obravnavi sprejel 13. novembra 2007.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel 30. maja 2007 ⁽²⁾.

Odbor regij je mnenje sprejel 10. oktobra 2007 ⁽³⁾.

Svet je sprejel skupno stališče 18. aprila 2008.

II. CILJ

Zaradi vedno večjih emisij letalskega sektorja je glavi namen predlagane direktive zmanjšati učinek podnebnih sprememb, ki so posledica letalskega prometa, in sicer z vključitvijo letalskih dejavnosti v splošni sistem trgovanja z emisijami v Skupnosti (STE).

Predlog ima obliko spremembe Direktive 2003/87/ES (direktiva o STE).

III. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

Splošno

V skupno stališče so dobesedno, delno ali smiselno vključene številne spremembe, ki jih je predlagal Evropski parlament v prvi obravnavi. Spremembe izboljšujejo ali pojasnjujejo besedilo predlagane direktive. Vendar skupno stališče ne zajema drugih sprememb, saj se je Svet strinjal, da so nepotrebne in/ali neizvedljive, ker trenutno zanje ni zadostne znanstvene podlage, upravni stroški njihovega izvajanja pa bi bili visoki in nesorazmerni.

Skupno stališče vključuje tudi veliko sprememb, ki jih Evropski parlament ni predvidel v mnenju iz prve obravnave, saj so bile določbe iz prvotnega predloga Komisije pogosto dopolnjene z novimi elementi ali v celoti na novo napisane, vstavljene pa so bile tudi nekatere popolnoma nove določbe.

Namen številnih redakcijskih sprememb je zgolj pojasniti besedilo ali zagotoviti splošno skladnost Uredbe.

Posamezne točke

(1) Začetek uporabe obseg sistema

Svet je v soglasju z Evropskim parlamentom zavrnil dvostopenjski pristop, ki ga je predlagala Komisija, ter se odločil za možnost, po kateri bi bil **začetni datum** vključitve v sistem isti **za vse lete**. Po mnenju Sveta je to potrebno za zagotovitev večjega okoljskega učinka sistema ter čim manjše izkrivljanje konkurence. V nasprotju s predlogom Komisije in Evropskega parlamenta, da bi bilo začetno leto leto 2011, je Svet odločil, da bi bilo uvedbo sistema smotrno odložiti za eno leto, tj. do leta **2012**, zaradi postopkovnih ukrepov, potrebnih pri sprejemanju zakonodaje, zahtevnosti sistema in potrebe po zagotovitvi številnih izvedbenih ukrepov.

⁽¹⁾ Dok. 5154/07 – COM(2006) 818 konč.

⁽²⁾ UL C 206, 27.7.2007, str. 47.

⁽³⁾ UL C 305, 15.12.2007, str. 15.

(2) Dodeljevanje

Podobno kot Evropski parlament tudi Svet meni, da je dodeljevanje pravic ključnega pomena za delovanje sistema. Zato je Svet precej spremenil predlog Komisije, da bi njegovo vsebino približal smislu številnih predlogov sprememb EP, čeprav jih ni dobesedno vključil v besedilo skupnega mnenja.

Svet je sicer obdržal **zgornjo mejo** 100 % emisij iz preteklosti iz predloga Komisije, vendar pa je predvidel možnost prihodnjega zmanjšanja v okviru pregleda delovanja direktive za letalske dejavnosti, ki bo opravljen do leta 2015 (člen 30(4)).

Svet se je strinjal z **načinom dodeljevanja**, ki ga je izbrala Komisija, po katerem bi bil del pravic dodeljen brezplačno na podlagi preprostega referenčnega merila, del pa na dražbi.

Vendar je Svet nekoliko **prilagodil referenčno merilo**, saj je spremenil koristni tovor (povečal ga je na 110 kg na potnika in prijavljeno prtljago) in razdaljo (dodal je 95 km razdalji večjega kroga), ki se uporabljata za izračun letalskih dejavnosti (*tonski kilometer*) vsakega letalskega operaterja.

Svet je glede **stopenj pravic, ponujenih na dražbi**, zavrnil predlog Komisije, da se uporabi odstotek, enak povprečnemu odstotku, ki bi ga predlagale države članice, ki bi dražbo vključile v svoje nacionalne načrte dodelitve, in namesto tega izbral **stalno 10-odstotno stopnjo**. Poleg tega je Svet predvidel tudi izrecno možnost povišanja tega odstotka v okviru splošnega pregleda direktive o STE. Čeprav skupno stališče ne vključuje predloga spremembe EP 74, tako dejansko povzema njen splošni smisel, saj priznava, da je zaželeno (postopno) povišanje stopnje pravic, ponujenih na dražbi. Svet je menil, da je prvotna nižja stopnja pravic, ponujenih na dražbi, z možnostjo poznejšega povišanja boljša rešitev, saj predstavlja previdnejši pristop, ki po eni strani zagotavlja, da letalstvo ne bo obravnavano izrazito drugače kot drugi sektorji, ki spadajo v okvir STE, po drugi pa omogoča boljše prilagajanje delovanju celotnega sistema Skupnosti.

Mnenje Sveta o **uporabi prihodkov, pridobljenih z dražbo**, se nekoliko razlikuje od mnenja Komisije, pa tudi od mnenja Evropskega parlamenta. Po sedanjem besedilu člena 3d(4) države članice določijo, kako bodo porabljeni prihodki, ustvarjeni z dražbo pravic. Kljub temu člen 3d(4) določa, da bi bilo treba te prihodke uporabiti za obvladovanje podnebnih sprememb v EU in tretjih državah ter za kritje stroškov upravljanja sistema. Namen te spremembe je zagotoviti spoštovanje ustavnih in/ali proračunskih načel, ki imajo v pravnem redu številnih držav članic prevlado.

Ena glavnih novosti, ki jo je Svet dodal predlogu Komisije, je oblikovanje **posebne rezerve pravic za operaterje, ki vstopajo na trg, ali za hitro rastoče letalske operaterje** (tj. operaterje, ki lahko dokažejo 18-odstotno letno rast v letih, ki sledijo izhodiščnemu letu za dodelitev pravic). V skladu s členom 3f bi se iz skupne količine pravic za dodelitev izločil določen odstotek (3 %) pravic, ki bi bile nato razdeljene med upravičene letalske operaterje na podlagi sistema referenčnih meril, podobnega tistemu za prvo dodelitev. Uvedba take določbe bi zagotovila, da novi letalski operaterji ali letalski operaterji iz držav članic z zelo nizko stopnjo mobilnosti (ki pa se trenutno povečuje) v okviru sistema ne bi bili v slabšem položaju. Da bi preprečil morebitno izkrivljanje trga je Svet predvidel, da bo razdeljevanje pravic iz posebne rezerve na voljo samo enkrat, poleg tega pa je uvedel tudi določbo, da posledična letna dodelitev pravic upravičnim letalskim operaterjem na tonski kilometer ni večja od letne dodelitve pravic letalskim operaterjem na tonski kilometer v okviru osnovne dodelitve (člen 3f(6)). Tako Svet dejansko upošteva predloge sprememb EP 22, 28 in 33. Vendar pa bi imelo delovanje posebne rezerve, kot je predvidena v skupnem stališču, nižje upravne stroške ter ne bi povzročilo občutnega izkrivljanja trga.

(3) Izvzetje

Svet je ob upoštevanju ustreznih predlogov sprememb EP (tj. predlogi sprememb 51, 52, 53, 70 in 79) **podrobneje določil** številne primere izvzetja iz sistema. Tako se je odločil, da iz sistema ne bo izvzel letov vodij držav EU, vključil pa je izvzetje iskalnih in reševalnih letov, letov za gašenje požarov, letov v humanitarne namene ter letov v primeru nujne medicinske pomoči. Poleg tega so izključeni tudi leti, katerih namen je izključno preverjanje, preizkušanje ali certificiranje letal ali letalske ali zemeljske opreme.

Skupno stališče je uvedlo dodatno izvzetje iz sistema, namreč **klavzulo „de minimis“**, ki predvideva izvzetje letov komercialnih letalskih operaterjev, ki v treh zaporednih štirimesečnih obdobjih opravijo manj kot 243 letov na posamezno obdobje. Svet je to izvzetje povezal z ustrežno opredelitvijo „komercialnih letalskih operaterjev“ in uvodno izjavo, ki naj bi zagotovila, da operaterji z zelo nizkim prometom, tudi številni operaterji iz držav v razvoju, ne bi imeli nesorazmernih upravnih stroškov. To je jasen politični signal za države v razvoju, hkrati pa so znižani nekateri birokratski in splošni upravni stroški, povezani z upravljanjem sistema. Zaradi upoštevanja morebitnih negativnih učinkov na trg je bilo izbrano nevtralno merilo izključitve na podlagi „čiste“ dejavnosti.

Podobno kot Evropski parlament je tudi Svet upošteval **posebne potrebe najbolj oddaljenih regij in poseben status letov, opravljenih pri izvajanju obveznosti javnih služb**. Skupno stališče iz sistema izključuje lete, opravljene v okviru obveznosti javnih služb na progah znotraj najbolj oddaljenih regij ali na progah, na katerih ponujena zmogljivost ne presega 30 000 sedežev na leto, ter vsebuje tudi ustrežno uvodno izjavo. Zato presega predlog spremembe EP 78.

(4) Druga vprašanja

Vstavljen je nov člen (člen 3g), ki državam članicam nalaga dodatno obveznost zagotavljanja, da letalski operaterji ustreznemu pristojnemu organu predložijo **načrte za spremljanje in poročanje**, v katerih so določeni ukrepi za spremljanje emisij in podatkov o tonskih kilometrih ter poročanje o njih za namene vlog za pravice, ki bodo izdane.

Izvršilnemu členu direktive o STE (člen 16) so dodani številni novi odstavki, ki dajejo državi članici možnost, da od Komisije zahteva, da letalskemu operaterju, ki ne izpolnjuje zahtev direktive, prepove opravljanje letov na ravni Skupnosti. Kljub temu da je bila uvedba prepovedi opravljanja letov razumljena kot skrajni izvršilni ukrep, se je štelo, da je nujna za zagotovitev, da letalski operaterji v celoti izpolnjujejo zahteve sistema, kar je za Svet izrednega pomena.

Svet je prav tako spremenil predlog Komisije glede **pretvorbe pravic in njihove naknadne uporabe pri izpolnjevanju mednarodnih obveznosti**, pri čemer je izbral „polodprt“ sistem ter črtal določbo iz predloga Komisije, ki bi letalskim operaterjem omogočila, da pravice pretvorijo v pravice, ki jih lahko uporabljajo drugi operaterji. Zaradi dejstva, da je del obveznosti držav članic v prvem ciljnem obdobju kjotskega protokola notranji (in ne mednarodni) letalski promet, je sedanjemu členu 19 direktive o STE dodan nov odstavek, ki predvideva uredbo o registrih, s katero bi zagotovili, da se pravice, CER in ERU prenesejo na račune držav članic za umik pravic iz obtoka za prvo ciljno obdobje kjotskega protokola le, če ustrezajo emisijam, vključenim v skupno količino emisij nacionalnih evidenc držav članic za to obdobje.

Svet je prav tako precej spremenil člen 25a, ki naj bi sedaj pojasnil različne institucionalne postopke, ki jih ima Komisija na voljo za prilagajanje ali spreminjanje direktive po posvetovanju ali sklenitvi novih sporazumov s **tretjimi državami**. Poudarjen je pomen obravnavanja vprašanja zmanjševanja emisij iz letalskih dejavnosti na svetovni ravni, prav tako pa tudi potreba po zagotovitvi optimalnega součinkovanja sistema Skupnosti in podobnih sistemov tretjih držav. Smisel skupnega stališča je tako zelo podoben osnovnemu načelu ustreznega predloga spremembe EP (predlog spremembe 49), kljub temu da se je Svet odločil, da te spremembe ne bo dobesedno vključil.

Tudi sedanji **klavzuli o pregledu** iz direktive o STE (člen 30) je dodanih precej točk, ki naj bi predstavljale „kontrolno listo“ za pregled delovanja direktive za letalske dejavnosti ter reševanje problemov, ki bi se lahko pojavili zaradi vključitve teh dejavnosti v splošni STE.

IV. SKLEP

Svet meni, da skupno stališče predstavlja uravnotežen sveženj ukrepov, ki bi prispevali k zmanjšanju letalskih emisij na način, skladen s politikami in cilji EU, kot je opredeljen tudi v Okvirni konvenciji Združenih narodov o spremembi podnebja, hkrati pa zagotavlja uporabo sistema za vse letalske operaterje ne glede na njihovo državljanstvo, zaradi česar vključitev letalstva v STE Skupnosti ne bi smela povzročiti izkrivljanja konkurence.

Svet pričakuje konstruktivne razprave z Evropskim parlamentom, ki bodo omogočile čim hitrejše sprejetje direktive.
