

Uradni list

Evropske unije

C 122 E

Zvezek 51

Slovenska izdaja

Informacije in objave

20. maj 2008

Obvestilo št.

Vsebina

Stran

III Pripravljalni akti

SVET

2008/C 122 E/01	Skupno stališče (ES) št. 11/2008 z dne 28. februarja 2008, ki ga je sprejel Svet v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti z namenom sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o nekaterih vidikih mediacije v civilnih in gospodarskih zadevah	1
2008/C 122 E/02	Skupno stališče (ES) št. 12/2008 z dne 3. marca 2008, ki ga je sprejel Svet v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti z namenom sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti (Direktiva o varnosti na železnicah) ⁽¹⁾	10
2008/C 122 E/03	Skupno stališče (ES) št. 13/2008 z dne 18. aprila 2008, ki ga je sprejel Svet v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti z namenom sprejetja 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	19

SL

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

III

(Pripravljalni akti)

SVET

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 11/2008,

ki ga je sprejel Svet dne 28. februarja 2008

z namenom sprejetja Direktive 2008/.../ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o nekaterih vidikih mediacije v civilnih in gospodarskih zadevah

(2008/C 122 E/01)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti ter zlasti člena 61(c) in druge alineje člena 67(5) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Skupnost si je postavila cilj, da ohranja in razvija območje svobode, varnosti in pravice, na katerem je zagotovljeno prosto gibanje oseb. V ta namen mora Skupnost med drugim sprejeti ukrepe na področju pravosodnega sodelovanja v civilnih zadevah, ki so potrebni za pravilno delovanje notranjega trga.
- (2) Načelo dostopa do sodnega varstva je temeljnega pomena in zaradi omogočanja lažjega in boljšega dostopa do sodnega varstva je Evropski svet na zasedanju v Tampereju 15. in 16. oktobra 1999 države članice pozval, da oblikujejo alternativne izvensodne postopke.
- (3) Svet je maja 2000 sprejel sklepe o alternativnih načinih reševanja sporov po civilnem in gospodarskem pravu, v katerih navaja, da je vzpostavitev temeljnih načel na tem

področju bistven korak k omogočanju ustreznega razvoja in delovanja izvensodnih postopkov za poravnavo sporov v civilnih in gospodarskih zadevah in s tem k poenostavitvi in izboljšanju dostopa do sodnega varstva.

- (4) Komisija je aprila 2002 predstavila zeleno knjigo alternativnih načinov reševanja sporov v civilnem in gospodarskem pravu, v kateri je povzela dejansko stanje v zvezi z alternativnimi načini reševanja sporov v Evropski uniji in začela obsežna posvetovanja z državami članicami in zainteresiranimi stranmi o možnih ukrepih za spodbujanje uporabe mediacije.

- (5) Cilj zagotavljanja boljšega dostopa do sodnega varstva, ki je del politike za vzpostavitev območja svobode, varnosti in pravice Evropske unije, bi moral vključevati dostop do sodnih in izvensodnih načinov reševanja sporov. Ta direktiva bi morala prispevati k pravilnemu delovanju notranjega trga, zlasti glede razpoložljivosti storitev mediacije.

- (6) Mediacija lahko zagotavlja stroškovno učinkovito in hitro izvensodno reševanje sporov v civilnih in gospodarskih zadevah s pomočjo postopkov, prilagojenih potrebam strank. Za dogovore, dosežene v mediaciji, je verjetneje, da se bodo izvajali prostovoljno in pomagali ohraniti prijateljski in trajnostni odnos med strankami. Te prednosti postanejo še izrazitejše v primerih s čezmejnimi elementi.

- (7) Da bi nadalje spodbudili uporabo mediacije in zagotovili, da se lahko stranke, ki se zatečejo k mediaciji, zanesejo na predvidljiv pravni okvir, je treba uvesti okvirno zakonodajo, v kateri so obravnavani zlasti ključni vidiki civilnih postopkov.

⁽¹⁾ UL C 286, 17.11.2005, str. 1.

⁽²⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 29. marca 2007 (UL C 27 E, 31.1.2008, str. 129), skupno stališče Sveta z dne 28. februarja 2008 in stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).

- (8) Določbe te direktive bi se morale uporabljati le za mediacijo v čezmejnih sporih, vendar v državah članicah nič ne bi smelo preprečevati uporabe teh določb tudi v notranjih postopkih mediacije.
- (9) Ta direktiva na noben način ne bi smela preprečevati uporabe sodobnih komunikacijskih tehnologij v postopku mediacije.
- (10) Ta direktiva bi se morala uporabljati za postopke, v katerih poskušata dve ali več strank v čezmejnem sporu prostovoljno s pomočjo mediatorja doseči sporazumni dogovor za rešitev spora. Uporabljati bi se morala v civilnih in gospodarskih zadevah. Za pravice in obveznosti, o katerih stranke v skladu z ustrežno veljavno zakonodajo ne morejo svobodno odločati, pa naj se ne bi uporabljala. Takšne pravice in obveznosti so zlasti pogoste v družinskem in delovnem pravu.
- (11) Ta direktiva se ne bi smela uporabljati za predpogodbena pogajanja ali postopke sodne narave, kot so določeni sodni poravnalni postopki, pritožbeni postopki potrošnikov, arbitraža in imenovanja izvedencev, ali za postopke, ki jih vodijo osebe ali organi, ki izdajajo pravno zavezujoča ali nezavezujoča uradna priporočila za reševanje spora.
- (12) Ta direktiva bi se morala uporabljati za primere, v katerih sodišče stranke napoti na mediacijo ali pa je mediacija predpisana z notranjim pravom. Če notranje pravo sodniku omogoča opravljati vlogo mediatorja, bi se nadalje morala ta direktiva uporabljati tudi za mediacijo, ki jo vodi sodnik, ki ni pristojen za noben sodni postopek v zvezi z zadevo ali zadevami, ki so predmet spora. Ta direktiva pa ne bi smela zajemati poskusov sodišča ali sodnika, ki mu je zadeva predložena v reševanje v okviru sodnega postopka o zadevnem sporu, ali primerov, v katerih sodišče ali sodnik, ki mu je bila zadeva predložena, za pomoč ali nasvet zaprosi pristojno osebo.
- (13) Mediacija, predvidena v tej direktivi, bi morala potekati prostovoljno, tako da stranke same vodijo postopek, ter ga lahko organizirajo tako kot želijo, in zaključijo, kadar želijo. Vseeno bi morale biti sodiščem v skladu z notranjim pravom omogočeno, da postopek mediacije časovno omejijo. Poleg tega bi morale sodišča imeti možnost opozarjanja strank na možnost mediacije, kadar je to ustrezno.
- (14) Nobena določba te direktive ne bi smela posegati v nacionalno zakonodajo, ki določa, da je mediacija obvezna oziroma povezana s spodbudami ali sankcijami, pod pogojem, da takšna zakonodaja strankam ne preprečuje uveljavljati njihovih pravic v sodnem sistemu. Prav tako ta direktiva ne bi smela na noben način vplivati na
- obstoječe, samoregulirane sisteme mediacije, če ti obravnavajo vidike, ki jih ta direktiva ne zajema.
- (15) Da se zagotovi pravna varnost, bi bilo treba v tej direktivi navesti datum, ki je odločilen za ugotovitev, ali je spor, ki ga poskušajo stranke rešiti z mediacijo, čezmejni spor. Če o tem ni pisnega dogovora, bi moralo veljati, da stranke soglašajo z uporabo mediacije v trenutku, ko sprejmejo posebne ukrepe za začetek postopka mediacije.
- (16) Da bi zagotovili potrebno medsebojno zaupanje glede zaupnosti, učinka na prekluzivne in zastaralne roke ter priznavanja in izvrševanja dogovorov, doseženih v mediaciji, bi morale države članice na ustrezen način spodbujati usposabljanje mediatorjev in uvedbo učinkovitih mehanizmov nadzora kakovosti v zvezi z zagotavljanjem storitev mediacije.
- (17) Države članice bi morale opredeliti takšne mehanizme, ki lahko vključujejo tudi uporabo tržno zasnovanih rešitev, od njih pa se s tem v zvezi ne bi smelo zahtevati, da zagotovijo kakršno koli financiranje. Cilj mehanizmov bi moral biti ohranjanje prožnosti postopka mediacije in avtonomije strank ter zagotavljanje učinkovite, nepristranske in strokovne mediacije. Mediatorji bi morali biti seznanjeni z Evropskim kodeksom ravnanja mediatorjev, ki bi moral biti prek interneta na voljo javnosti.
- (18) Na področju varstva potrošnikov je Komisija sprejela uradno priporočilo ⁽¹⁾ o določitvi minimalnih meril kakovosti, ki bi jo morali izvensodni organi, vključeni v sporazumno reševanje potrošniških sporov, ponuditi uporabnikom. Vse mediatorje ali organizacije s področja uporabe priporočila, bi bilo treba spodbuditi k upoštevanju v njem določenih načel. Da bi olajšali razširjanje informacij, ki se nanašajo na te organe, bi morala Komisija vzpostaviti podatkovno bazo o izvensodnih postopkih, ki po mnenju držav članic izpolnjujejo načela tega priporočila.
- (19) Mediacija ne bi smela veljati za slabšo možnost od sodnih postopkov v smislu, da bi bilo izvajanje dogovorov, doseženih v mediaciji, odvisno od dobre volje strank. Države članice naj bi zato strankam pisnega dogovora, doseženega v mediaciji, zagotovile izvršljivost vsebine njihovega

⁽¹⁾ Priporočilo Komisije 2001/310/ES z dne 4. aprila 2001 o načelih za izvensodne organe, ki so vključeni v sporazumno reševanje potrošniških sporov (UL L 109, 19.4.2001, str. 56).

dogovora. Država članica bi lahko izvršljivost dogovora zavrnila le, če je njegova vsebina v nasprotju z zakonodajo te države članice, vključno z njenim mednarodnim zasebnim pravom, ali če njena zakonodaja ne predvideva izvršljivosti vsebine določenega dogovora. To bi se lahko zgodilo, če obveznosti, določene v dogovoru, po naravi niso izvršljive.

(20) Vsebina dogovora, doseženega v mediaciji, ki je bila razglašena za izvršljivo v eni državi članici, bi morala biti v skladu z veljavno zakonodajo Skupnosti ali notranjim pravom priznana in razglašena za izvršljivo v drugih državah članicah. Podlaga za to bi na primer lahko bila Uredba Sveta (ES) št. 44/2001 z dne 22. decembra 2000 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah ⁽¹⁾ ali Uredba Sveta (ES) št. 2201/2003 z dne 27. novembra 2003 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v zakonskih sporih in v sporih v zvezi s starševsko odgovornostjo ⁽²⁾.

(21) Uredba (ES) št. 2201/2003 izrecno določa, da je pogoj za izvršljivost dogovorov med strankami v drugi državi članici njihova izvršljivost v državi članici, v kateri so bili doseženi. V primeru, da vsebina v mediaciji doseženega dogovora v družinskopravni zadevi ni izvršljiva v državi članici, v kateri je bil dosežen dogovor in vložena zahteva za njegovo izvršljivost, ta direktiva ne bi smela spodbijati strank, da obidejo zakon te države članice s tem, da dosežejo izvršljivost dogovora v drugi državi članici.

(22) Ta direktiva ne bi smela vplivati na predpise držav članic glede izvršbe dogovorov, doseženih v mediaciji.

(23) Zaupnost v postopku mediacije je pomembna, zato bi morala ta direktiva zagotoviti minimalno stopnjo združljivosti predpisov, ki urejajo civilni postopek, in sicer v zvezi z načinom, kako varovati zaupnost mediacije v vseh naknadnih civilnih in gospodarskih sodnih postopkih ali pri arbitraži.

(24) Da bi stranke spodbudili k uporabi mediacije, bi morale države članice zagotoviti, da njihovi predpisi o zastaralnih in prekluzivnih rokih strankam ne preprečujejo dostopa do sodišča ali arbitraže v primeru neuspešne mediacije. Države članice bi morale zagotoviti, da se ta cilj doseže, čeprav ta direktiva ne usklajuje nacionalnih predpisov o zastaralnih in prekluzivnih rokih. Na določbe o zastaralnih in prekluzivnih rokih v mednarodnih sporazumih,

kot se izvajajo v državah članicah, na primer na področju prava prometa, ta direktiva ne bi smela vplivati.

(25) Države članice bi morale spodbujati zagotavljanje informacij širši javnosti o tem, kako stopiti v stik z mediatorji in organizacijami, ki zagotavljajo storitve mediacije. Prav tako bi morale spodbuditi odvetnike, da svoje stranke obvestijo o možnosti mediacije.

(26) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽³⁾ se države članice spodbuja, da za svoje 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.

(27) Ta direktiva si prizadeva spodbujati temeljne pravice in upošteva načela, ki so priznana zlasti v Listini Evropske unije o temeljnih pravicah.

(28) Ker cilja te direktive države članice ne morejo zadovoljivo doseči in jih zaradi obsega ali učinkov ukrepov lažje doseže Skupnost, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekorači ukrepov, potrebnih za doseganje tega cilja.

(29) V skladu s členom 3 Protokola o stališču Združenega kraljestva in Irske, priloženega Pogodbi o Evropski uniji in Pogodbi o ustanovitvi Evropske skupnosti, sta Združeno kraljestvo in Irska obvestila, da želita sodelovati pri sprejetju in uporabi te direktive.

(30) V skladu s členoma 1 in 2 Protokola o stališču Danske, ki je priložen Pogodbi o Evropski uniji in Pogodbi o ustanovitvi Evropske skupnosti, Danska ne sodeluje pri sprejetju te direktive, ki zanjo zato ni zavezujoča niti se v njej ne uporablja –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Cilj in področje uporabe

1. Cilj te direktive je olajšati dostop do alternativnega reševanja sporov in spodbuditi mirno reševanje sporov s spodbujanjem uporabe mediacije in zagotavljanjem uravnovešenega odnosa med mediacijo in sodnimi postopki.

⁽³⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

⁽¹⁾ UL L 12, 16.1.2001, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1791/2006 (UL L 363, 20.12.2006, str. 1).

⁽²⁾ UL L 338, 23.12.2003, str. 1. Uredba, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 2116/2004 (UL L 367, 14.12.2004, str. 1).

2. Ta direktiva se uporablja v čezmejnih sporih v civilnih in gospodarskih zadevah, razen za tiste pravice in obveznosti, s katerimi stranke po ustrezni veljavni zakonodaji ne morejo razpolagati. Ne uporablja se zlasti v davčnih, carinskih ali upravnih zadevah ali odgovornosti države za dejanja in opustitve pri izvajanju državne oblasti („*acta iure imperii*“).

3. Za namene te direktive „država članica“ pomeni vse države članice razen Danske.

Člen 2

Čezmejni spori

1. Za namene te direktive čezmejni spor pomeni spor, kadar ima vsaj ena od strank stalno ali običajno prebivališče v državi članici, v kateri stalno ali običajno ne prebiva nobena druga stranka, na dan, ko:

- (a) se stranki po nastanku spora dogovorita za uporabo mediacije,
- (b) mediacijo odredi sodišče,
- (c) po notranjem pravu nastane obveznost, da se uporabi mediacija, ali
- (d) je bil za namene člena 5 izdan poziv strankam.

2. Ne glede na odstavke 1 je za namene členov 7 in 8 čezmejni spor tudi tisti spor, kadar se sodni postopek ali arbitraž, ki sledi mediaciji med strankami, začne v državi članici, ki ni država članica, v kateri so imele stranke stalno ali običajno prebivališče na dan iz odstavka 1(a), (b) ali (c).

3. Za namene odstavkov 1 in 2 se stalno prebivališče določi v skladu s členoma 59 in 60 Uredbe (ES) št. 44/2001.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej direktivi se uporabljata naslednji opredelitvi:

- (a) „Mediacija“ pomeni strukturiran postopek, kakor koli imenovan ali naveden, v katerem dve ali več strank v sporu poskuša prostovoljno s pomočjo mediatorja doseči dogovor o rešitvi spora. Ta postopek lahko začnejo stranke ali pa ga predlaga oziroma odredi sodišče ali predpiše zakonodaja države članice.

Vključuje mediacijo, ki jo vodi sodnik, ki ni pristojen za nobenega od sodnih postopkov v zvezi z zadevnim sporom. Izključeni pa so poskusi sodišča ali sodnika, ki mu je zadeva

predložena v reševanje, med sodnim postopkom o zadevnem sporu.

- (b) „Mediator“ pomeni vsako tretjo osebo, ki je zaprosena, da vodi mediacijo učinkovito, nepristransko in strokovno, ne glede na njen naziv ali poklic v zadevni državi članici in ne glede na način, na katerega je bila tretja oseba imenovana ali zaprosena za vodenje mediacije.

Člen 4

Zagotavljanje kakovostne mediacije

1. Države članice na kakršen koli način, ki se jim zdi primeren, spodbujajo razvijanje prostovoljnih kodeksov ravnanja in njihovo spoštovanje s strani mediatorjev in organizacij, ki opravljajo storitve mediacije, ter drugih učinkovitih mehanizmov nadzora kakovosti v zvezi z opravljanjem storitev mediacije.

2. Države članice spodbujajo začetno in nadaljnje usposabljanje mediatorjev, da se v odnosu do strank zagotovi učinkovito, nepristransko in strokovno vodenje mediacije.

Člen 5

Uporaba mediacije

1. Sodišče, na katerem je vložena tožba, lahko, če je to primerno in ob upoštevanju vseh okoliščin primera stranke povabi, da za rešitev spora uporabijo mediacijo. Sodišče lahko stranke prav tako povabi, da se udeležijo informativnega sestanka o uporabi mediacije, če taki sestanki potekajo in so lahko dostopni.

2. Ta direktiva ne posega v nacionalno zakonodajo, po kateri je mediacija pred uvedbo sodnega postopka ali po njej obvezna oziroma povezana s spodbudami ali sankcijami, pod pogojem, da takšna zakonodaja strankam ne preprečuje uveljavljanja pravice dostopa do sodnega sistema.

Člen 6

Izvršljivost v mediaciji doseženih dogovorov

1. Države članice zagotovijo, da lahko stranke oziroma ena od strank ob izrecnem soglasju ostalih strank zahtevajo razglasitev izvršljivosti vsebine pisnega dogovora, doseženega v mediaciji. Vsebina takšnega dogovora je izvršljiva, razen če je v zadevnem primeru vsebina dogovora v nasprotju z zakonodajo države članice, v kateri je bila vložena zahteva, ali če njena zakonodaja ne predvideva njegove izvršljivosti.

2. Vsebino dogovora lahko sodišče ali drug pristojni organ v skladu z zakonodajo države članice, v kateri se vloži zahteva, razglasi za izvršljivo s sodbo, odločbo ali javno listino.

3. Države članice Komisiji sporočijo imena sodišč ali drugih organov, ki so pristojni za sprejemanje zahtev v skladu z odstavkom 1 in 2.

4. Ta člen v ničemer ne vpliva na predpise, ki se uporabljajo za priznanje in izvršitev dogovora, ki je razglašen za izvršljivega v skladu z odstavkom 1, v drugi državi članici.

Člen 7

Zaupnost mediacije

1. Ker naj bi mediacija potekala na način, ki spoštuje zaupnost, države članice zagotovijo, da, razen če se stranke ne dogovorijo drugače, niti mediator niti osebe, ki sodelujejo pri vodenju postopka mediacije, v civilnih in gospodarskih sodnih postopkih ali arbitraži ne morejo biti prisiljene, da zagotovijo dokaze v zvezi s podatki, ki izhajajo iz postopka mediacije ali so z njim povezani, razen:

(a) kadar je to potrebno zaradi pomembnih razlogov javnega reda zadevne države članice, zlasti kadar je treba zagotoviti zaščito interesov otrok ali preprečiti poseg v telesno ali duševno integriteto osebe; ali

(b) če je razkritje vsebine dogovora, doseženega v mediaciji, potrebno za izvajanje ali izvršitev tega dogovora.

2. Nobena določba iz odstavka 1 državam članicam ne preprečuje uzakonitve strožjih ukrepov za varstvo zaupnosti mediacije.

Člen 8

Učinek mediacije na prekluzivne in zastaralne roke

1. Države članice zagotovijo, da stranke, ki so v poskusu reševanja spora izbrale mediacijo, zaradi izteka prekluzivnih ali zastaralnih rokov v postopku mediacije v nadaljevanju ne izgubijo možnosti uvedbe sodnega postopka ali arbitraže.

2. Odstavek 1 ne posega v določbe o prekluzivnih ali zastaralnih rokih, ki so del mednarodnih sporazumov, katerih pogodbenice so države članice.

Člen 9

Informacije za širšo javnost

Države članice na ustrezen način spodbujajo zagotavljanje informacij širši javnosti, zlasti prek svetovnega spleta, o tem, kako

vzpostaviti stik z mediatorji in organizacijami, ki ponujajo storitve mediacije.

Člen 10

Informacije o pristojnih sodiščih in organih

Komisija na ustrezen način omogoči, da so informacije o pristojnih sodiščih ali organih, ki jih sporočijo države članice v skladu s členom 6(3), dostopne javnosti.

Člen 11

Pregled

Komisija najpozneje ... (*) Evropskemu parlamentu, Svetu in Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru predloži poročilo o uporabi te direktive. Poročilo obravnava razvoj mediacije v vsej Evropski uniji in vpliv te direktive v državah članicah. Poročilu se po potrebi priložijo predlogi za prilagoditev te direktive.

Člen 12

Prenos

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, pred ... (**), razen člena 10, za katerega se uskladitev izvede najpozneje do ... (***). O tem takoj obvestijo Komisijo.

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

(*) 8 let od dneva sprejetja te direktive.

(**) 3 leta od dneva sprejetja te direktive.

(***) 30 mesecev od dneva sprejetja te direktive.

2. Države članice predložijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 14

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

Člen 13

V ...

Začetek veljavnosti

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

Za Evropski parlament

Predsednik

...

Za Svet

Predsednik

...

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

1. Komisija je predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o nekaterih vidikih mediacije v civilnih in gospodarskih zadevah predložila 22. oktobra 2004.
2. Svet (pravosodje in notranje zadeve) se je na zasedanju 1. in 2. decembra 2005 seznanil s skupnim dogovorom, ki je bil dosežen v Odboru za civilnopravne zadeve (alternativno reševanje sporov) ⁽¹⁾.
3. Evropski parlament je mnenje o predlogu v prvi obravnavi sprejel 29. marca 2007 ⁽²⁾.
4. Odbor za civilnopravne zadeve (alternativno reševanje sporov) je spremembe, ki jih je predlagal Evropski parlament, preučil 13. aprila 2007. Na podlagi te preučitve je bila pripravljena konsolidirana različica predloga, ki je bila naknadno obravnavana na več sejah in posledično preoblikovana v nekaterih točkah.
5. Coreper je 3. oktobra 2007 odobril kompromisno besedilo ⁽³⁾, ki je nastalo v okviru razprav v Odboru kot izhodišče za pogajanja z Evropskim parlamentom, da bi bil dosežen dogovor v drugi obravnavi.
6. Pri poznejših stikih z Evropskim parlamentom je bil dosežen dogovor glede nekaterih sprememb kompromisnega besedila. Svet (pravosodje in notranje zadeve) je na zasedanju 8. in 9. novembra 2007 dosegel politični dogovor o tem novem besedilu ⁽⁴⁾. Evropski parlament je tedaj potrdil, da lahko sprejme besedilo.
7. Svet je skupno stališče soglasno sprejel 28. februarja 2008.

II. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

8. Skupno stališče ustreza besedilu političnega dogovora, ki je bil dosežen novembra 2008 in je odražal izid pogajanj med Svetom, Komisijo in Evropskim parlamentom, potem ko je slednji sprejel mnenje v prvi obravnavi.

A. Spremembe 1 do 11 v zvezi z uvodnimi izjavami

9. Svet je v največji možni meri povzel vsebino sprememb 1–11, četudi je številne uvodne izjave preoblikoval in jih prerazporedil, da bi upošteval končno besedilo in strukturo osnutka direktive.
10. Svet ni sprejel spremembe 2, vendar je v uvodni izjavi 18a ohranil sklic na priporočilo Komisije, navedeno v spremembi. Sprememba 4 je v bolj zgoščeni obliki podana v uvodni izjavi 8. Zadnji stavek spremembe 6 je bil izpuščen, saj je Svet obdržal besedilo člena 7a skupnega dogovora, ki je bil dosežen decembra 2005 (člen 8 skupnega stališča). Vsebina spremembe 10 je vključena v uvodno izjavo 17, posebna sklicevanja na priporočilo Komisije ter sklicevanje na objavo Evropskega kodeksa ravnanja mediatorjev pa so bila izpuščena.
11. Svet je vnesel nekaj novih uvodnih izjav, da bi nadalje pojasnil nekatere vidike osnutka direktive. Svet je hotel potrditi, da se bodo sodobne komunikacijske tehnologije nedvomno vse bolj uporabljale v postopku mediacije, in je zato vključil uvodno izjavo 9, ki obravnava ravno ta vidik. Prav tako je Svet želel razložiti, da osnutek direktive ne določa predpisov o izvrševanju in da torej direktiva (uvodna izjava 22) ne vpliva na obstoječe predpise držav članic v zvezi s tem. Svet je zaradi upoštevanja Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje vstavil uvodno izjavo 26, v kateri spodbuja države članice, da pri izvajanju direktive izdelajo korelacijske tabele.

⁽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. Spremembe 12 do 34 v zvezi s členi

12. Svet je sprejel spremembe 12, 13 in 14 v zvezi s členom 1, v katerih je bilo v veliki meri izraženo besedilo skupnega dogovora, doseženega decembra 2005. Ni pa sprejel predlaganega črtanja dela prvega stavka iz odstavka 2 in je izjemo formuliral drugače, tako da se besedilo skupnega stališča sedaj glasi: „razen za tiste pravice in obveznosti, s katerimi stranke po ustrezni veljavni zakonodaji ne morejo razpolagati“. Poleg tega je določba obrazložena v uvodni izjavi 10.
13. Svet je vključil vsebino spremembe 15, ki zadeva novi člen o čezmejnem značaju direktive, četudi je določbo nekoliko preoblikoval. Vnesel je tudi novo uvodno izjavo (uvodno izjavo 15) kot dodatno pojasnilo odstavka 1.
14. Spremembi 16 in 17 sta podani v besedilu sedanjega člena 3. Svet se je strinjal, da se v besedilu posebej omeni prostovoljni značaj postopka mediacije, in je to tudi poudaril v uvodni izjavi 13. Zato je menil – za razliko od Evropskega parlamenta, ki je v spremembi 21 predlagal vnos novega odstavka o tem vidiku, – da takšen vnos ni potreben. Svet je sklenil, da bo za besedilo sedanjega člena 3(b) obdržal besedilo skupnega dogovora, ki je bil dosežen decembra 2005, saj po njegovo to besedilo dovolj jasno določa, katere zahteve mora izpolnjevati mediator pri vodenju mediacije.
15. Svet je spremembo 18 – brez predlaganega odstavka 3, ki zanj ni bil sprejemljiv, – vključil v člen 4 skupnega stališča.
16. Spremembi 19 in 20 v zvezi s členom 3 (členom 5 skupnega stališča), ki ustrezata besedilu skupnega dogovora, doseženega decembra 2005, sta bili v celoti sprejeti. Enako velja tudi za spremembi 22 in 27, ki zadevata črtanje določb.
17. Svet je spremembe 23 do 26 v zvezi s členom 5 (členom 6 skupnega stališča) sprejel, s tem da je odstavek 1 zaradi večje jasnosti besedila nekoliko preoblikoval.
18. Svet je sprejel vsebinski del spremembe 28, ki je podana v besedilu člena 7 skupnega stališča. Vendar se je odločil, da bo obdržal določbo, kakor je oblikovana v skupnem dogovoru iz decembra 2005. To pomeni, da ni privolil, da bi se strankam v postopku mediacije onemogočilo, da bi razkrile podatke v zvezi s postopkom, in da bi prepoved razkritja zajemala tudi posredovanje podatkov tretjim strankam. Svet je ohranil besedilo skupnega dogovora in se tako odločil, da držav članic ne bo primoral k zagotovitvi, da udeleženci v postopku mediacije ne bodo imeli pravice niti pričati.
19. Svet ni mogel sprejeti spremembe 29, saj ta po njegovem mnenju vsebuje določbe, ki so preveč podrobne za direktivo. Tako je v členu 8 skupnega stališča obdržal besedilo skupnega dogovora iz decembra 2005. Da pa bi poudaril pomen te določbe in upošteval pomisleke Evropskega parlamenta, je vstavil novo uvodno izjavo (uvodna izjava 24), ki dokaj nedvoumno narekuje, da morajo po tej določbi države članice doseči nek rezultat. Svet je spremembo 30 v zvezi z odstavkom 2 istega člena sicer sprejel, vendar je menil, da je zadnji del določbe nepotreben in je bil izpuščen iz končnega besedila.
20. Svet je sprejel spremembo 31, ki je podana v novem členu 9 skupnega stališča in v ustrezni uvodni izjavi (uvodni izjavi 25).
21. Svet je zavrnil spremembo 32, češ da bi bilo nemogoče objaviti evropski kodeks ravnanja mediatorjev v Uradnem listu, ker kodeks ravnanja ni uradno sprejeto besedilo. Kot že navedeno pod točko 10, pa je Svet le vključil sklic na kodeks ravnanja, in sicer v uvodno izjavo 17.

22. Svet je glede vsebine sprejel spremembo 33, ki vsebuje klavzulo o pregledu, takšna določba pa je sedaj, četudi v drugačni obliki, navedena v členu 11 skupnega stališča. Svet ni mogel sprejeti zadnjega dela predlagane klavzule o pregledu, ki zadeva uskladitev zastaralnih rokov, niti ni mogel sprejeti spremembe 29 v zvezi s členom na to temo. Svet se je z Evropskim parlamentom pogajal ravno o tej določbi, zato je bilo sedanje besedilo že dogovorjeno.
23. Svet ni mogel sprejeti spremembe 34, saj bi bila predlagana izvršitev prek prostovoljnih sporazumov iz pravnih razlogov nemogoča. Kot pojasnilo, da se obstoječi samoregulirani sistemi mediacije lahko ohranijo, če obravnavajo vidike, ki jih ta direktiva ne zajema, je bil v uvodno izjavo 14 vnesen stavek v tem smislu. Svet je predlagal datuma za uskladitev z direktivo, ki sta drugačna od datumov, predlaganih v spremembi 34. Države članice bodo za uskladitev z direktivo imele na voljo 36 mesecev od datuma sprejetja, informacije o pristojnem sodišču oziroma pristojnih organih pa bodo Komisiji morale sporočiti v roku 30 mesecev.

III. SKLEP

24. Svet meni, da je njegovo skupno stališče uravnoteženo besedilo, ki dejansko odraža dogovor, ki je bil dosežen z Evropskim parlamentom med pogajanji oktobra 2007.
-

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 12/2008,
ki ga je sprejel Svet dne 3. marca 2008
z namenom sprejetja Direktive 2008/.../ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o spremembah
Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti (Direktiva o varnosti na železnicah)

(Besedilo velja za EGP)

(2008/C 122 E/02)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Evropski parlament in Svet sta v skladu s prizadevanji za oblikovanje enotnega trga prevoznih storitev v železniškem prometu sprejela Direktivo 2004/49/ES ⁽³⁾, ki določa skupen regulativni okvir za varnost na železnicah.
- (2) Prvotno so bili postopki izdaje dovoljenja za začetek obratovanja železniških vozil obravnavani v Direktivi Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ⁽⁴⁾ in Direktivi 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽⁵⁾ za nove ali posodobljene dele železniškega sistema Skupnosti ter Direktivi 2004/49/ES za vozila, ki so že v uporabi. V skladu z boljšo zakonodajo ter da bi poenostavili in posodobili zakonodajo Skupnosti, bi bilo treba vse določbe v zvezi z izdajo dovoljenj za začetek obratovanja železniških vozil vključiti v enotno pravno besedilo. Zato bi bilo treba črtati določbe sedanjega člena 14 Direktive 2004/49/ES, v Direktivo 2008/.../ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne... o interoperabilnosti železniškega sistema Skupnosti ⁽⁶⁾ (v nadaljevanju „Direktiva o interoperabilnosti železniškega sistema“), ki je nadomestila direktivi 96/48/ES in 2001/16/ES, pa bi bilo

treba vključiti novo določbo v zvezi z izdajo dovoljenj za začetek obratovanja železniških vozil, ki so že v uporabi.

- (3) Z začetkom veljavnosti Konvencije o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) iz leta 1999 s 1. julijem 2006, so bili uvedeni novi predpisi v zvezi s pogodbami za uporabo vozil. V skladu s CUV Prilogo h Konvenciji (Enotna pravila za pogodbe o uporabi vagonov v mednarodnem železniškem prometu) imetnikom vagonov svojih vagonov ni več treba registrirati pri železniških podjetjih. Prejšnji sporazum „Regolamento Internazionale Veicoli“ (RIV) se med železniškimi podjetji ne uporablja več in deloma ga je nadomestil nov zasebni in prostovoljni sporazum med prevozniki v železniškem prometu in imetniki vagonov (Splošni sporazum o uporabi vagonov, GCU), v okviru katerega so imetniki vagonov odgovorni za vzdrževanje svojih vagonov. Da bi upoštevali te spremembe in poenostavili izvajanje Direktive 2004/49/ES glede izdajanja varnostnih spričeval železniškim podjetjem, je treba opredeliti pojma „imetnik“ in „subjekt, odgovoren za vzdrževanje“, pa tudi določiti razmerja med temi subjekti in železniškimi podjetji.

⁽¹⁾ UL C 256 27.10.2007, str. 39.

⁽²⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 29. novembra 2007 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Skupno stališče Sveta z dne 3. marca 2008 in stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽³⁾ Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (Direktiva o varnosti na železnicah) (UL L 164, 30.4.2004, str. 44). Popravljen različica v UL L 220, 21.6.2004, str. 16.

⁽⁴⁾ UL L 235, 17.9.1996, str. 6. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2007/32/ES (UL L 141, 2.6.2007, str. 63).

⁽⁵⁾ UL L 110, 20.4.2001, str.1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2007/32/ES.

⁽⁶⁾ UL L ...

- (4) Opredelitev „imetnika“ bi morala čim bolj ustrezati opredelitvi iz konvencije COTIF 1999. Za imetnike vozila se lahko opredelijo številni subjekti, na primer lastnik, podjetje, ki z voznim parkom posluje, podjetje, ki vozila daje v najem železniškemu podjetju, železniško podjetje ali upravljavec infrastrukture, ki vozila uporablja za vzdrževanje svoje infrastrukture. Ti subjekti imajo nadzor nad vozilom v tem smislu, da z njim kot s prevoznim sredstvom razpolagajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture. Da bi se izognili vsakemu dvomu, bi morali biti imetniki jasno navedeni v nacionalnem registru vozil (NRV) iz člena 33 Direktive o interoperabilnosti železniškega sistema.

- (5) Preden se vozilo vključi v obratovanje oziroma se uporabi na omrežju, mora biti subjekt, ki je odgovoren za njegovo vzdrževanje, vpisan v nacionalni register vozil. Imetnik in subjekt, odgovoren za vzdrževanje, sta lahko ena in ista oseba oziroma subjekt. Vendar pa v izjemnih primerih kadar opredelitev subjekta, odgovornega za vzdrževanje, ni mogoča ali ni primerna in sicer, če gre na primer za vozila, ki prvič začnejo z obratovanjem v tretji državi, vozila, ki bodo obratovala v drugem delu omrežja in jih je treba zato tja odvleči, oziroma vozila za posebne prevozne storitve. V takšnih izjemnih primerih bi moralo biti zadevnemu nacionalnemu varnostnemu organu dovoljeno, da v omrežjih, za katera je pristojen, sprejme vozila na omrežje, ne da bi jim bil določen subjekt, odgovoren za njihovo vzdrževanje.
- (6) Kadar je subjekt, odgovoren za vzdrževanje, železniško podjetje ali upravljavec infrastrukture, je sistem vzdrževanja del sistema varnega upravljanja in nobeden od njiju ne potrebuje dodatnih potrdil. Kadar pa subjekt, odgovoren za vzdrževanje, ni železniško podjetje ali upravljavec infrastrukture, lahko potrdilo pridobi skladno s sistemom, ki ga bo razvila Evropska železniška agencija in sprejela Komisija. Potrdilo, izdano takšnemu subjektu, bi zagotavljalo, da ta izpolnjuje zahteve glede vzdrževanja iz te direktive, in sicer za vsa vozila, za katera je odgovoren. To potrdilo bi moralo veljati v vsej Skupnosti.
- (7) Zahteve glede vzdrževanja so v pripravi v okviru Direktive o interoperabilnosti železniškega sistema, predvsem kot del tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI) za vozna sredstva. Zaradi začetka veljavnosti te direktive je treba zagotoviti usklajenost med omenjenimi TSI ter zahtevami v zvezi z izdajo certifikata za subjekt, odgovoren za vzdrževanje, ki jih bo sprejela Komisija. To bo Komisija po potrebi dosegla s spremembami ustreznih TSI, in sicer s postopkom, predvidenim v Direktivi o interoperabilnosti železniškega sistema.
- (8) Ker cilja te direktive, namreč nadaljnega razvoja in izboljšanja varnosti na železnicah Skupnosti, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ga je zaradi obsega 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 okvirov, ki so potrebni za doseg te ciljev.
- (9) Ukrepi potrebni za izvajanje Direktive 2004/49/ES se sprejmejo v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾.
- (10) Zlasti bi bilo treba pooblastiti Komisijo, da pregleda in prilagodi priloge Direktive 2004/49/ES, sprejme in pregleda skupne varnostne metode in skupne varnostne cilje ter vzpostavi sistem certificiranja vzdrževanja. Glede na to, da so ti ukrepi splošne narave in imajo za cilj spremembo nebitvenih določb Direktive 2004/49/ES, 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.
- (11) Za državo članico, ki železniškega sistema nima in tudi ne predvideva njegove vzpostavitve v bližnji prihodnosti, bi bila obveznost prenosa in izvajanja te direktive nesorazmerna in nesmotrna. Zato je treba takšno državo članico, dokler nima železniškega sistema, izvzeti iz obveznosti prenosa in izvajanja te direktive.
- (12) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽²⁾ so države članice pozvane, naj za lastne potrebe in v korist Skupnosti pripravijo primerjalne tabele, ki naj kar se da nazorno prikazujejo povezave med to direktivo in ukrepi za prenos, ter jih objavijo.
- (13) Zato je treba Direktivo 2004/49/ES ustrezno spremeniti—

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe

Direktiva 2004/49/ES se spremeni, kakor sledi:

1) v členu 3 se dodajo naslednje točke:

„(s) ‚imetnik‘ pomeni osebo ali subjekt, ki je lastnik vozila ali ima pravico vozilo uporabljati ali vozilo izkorišča kot prevozno sredstvo in je kot tak vpisan v nacionalnem registru vozil (NRV) iz člena 33 Direktive 2008/.../ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (*) (*), v nadaljevanju „Direktiva o interoperabilnosti železniškega sistema“;

(t) „subjekt, odgovoren za vzdrževanje“ pomeni subjekt, ki je odgovoren za vzdrževanje vozila in je kot tak vpisan v nacionalnem registru NVR;

⁽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.

- (u) „vozilo“ pomeni železniško vozilo z lastnim pogonom ali brez njega, ki se na lastnih kolesih premika po železniških tirih. Vozilo je sestavljeno iz enega ali več strukturnih in funkcionalnih podsistemov oziroma delov takšnih podsistemov.

(*) UL L ...“

- 2) v členu 4(4) se pojem „upravitelj vagonov“ nadomesti s pojmom „imetnik“;

- 3) člen 5(2) se nadomesti z naslednjim:

„2. Do 30. aprila 2009 se pregleda Priloga I, zlasti zato, da bi se vključile skupne opredelitve SVK in skupne metode za izračun stroškov nesreč. Ta ukrep, ki je namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27 (2a).“;

- 4) člen 6 se spremeni:

- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Prvo skupino SVM, ki obsega vsaj metode iz odstavka 3(a), sprejme Komisija do 30. aprila 2008. Objavijo se v *Uradnem listu Evropske unije*.

Drugo skupino SVM, ki obsega ostale metode iz odstavka 3, sprejme Komisija do 30. aprila 2010. Objavijo se v *Uradnem listu Evropske unije*.

Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).“;

- (b) v odstavku 3 se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) če še niso zajete v TSI, metode za preverjanje ali se strukturni podsistemi vseevropskih železniških sistemov upravljajo in vzdržujejo v skladu z zadevnimi bistvenimi zahtevami.“;

- (c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. SVM se revidirajo v rednih časovnih presledkih, upoštevajoč izkušnje, pridobljene pri njihovem izvajanju in celotnem razvoju varnosti v železniškem prometu, ter obveznosti držav članic iz člena 4(1). Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).“;

- 5) člen 7 se spremeni:

- (a) v odstavku 3 se prvi in drugi pododstavek nadomestita z naslednjim:

„Prva skupina osnutkov SVC temelji na preučitvi sedanjih ciljev in varnostne učinkovitosti v državah članicah ter zagotovi, da se varnostna učinkovitost železniškega sistema ne zmanjša v nobeni državi članici. Sprejme jih Komisija do 30. aprila 2009 in se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).

Druga skupina osnutkov SVC temelji na izkušnjah, pridobljenih pri prvi skupini SVC, in njihovem uresničevanju. Odražajo vsako prednostno področje, kjer je treba varnost dodatno izboljšati. Sprejme jih Komisija do 30. aprila 2011 in se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).“;

- (b) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. SVC se revidirajo v rednih časovnih presledkih ob upoštevanju celotnega razvoja varnosti na železnici. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).“;

- 6) člen 10 se spremeni:

- (a) v odstavku 1 se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Namen varnostnega spričevala je zagotovitev dokaza, da je železniško podjetje vzpostavilo svoj sistem varnega upravljanja in da lahko izpolni zahteve iz TSI ter iz druge zadevne zakonodaje Skupnosti in nacionalnih varnostnih predpisov za zagotovitev nadzora nad tveganjem in varnega izvajanja prevoznih storitev na omrežju.“;

- (b) v odstavku 2 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) spričevalo, ki potrjuje odobritev določb, ki jih sprejme železniško podjetje zaradi izpolnjevanja posebnih zahtev, potrebnih za varno opravljanje svojih storitev v zadevnem omrežju. Zahteve lahko vključujejo uporabo TSI in nacionalnih varnostnih predpisov, vključno z operativnimi predpisi omrežja, odobritvijo potrdil za osebje in izdajo dovoljenja za začetek obratovanja vozniških sredstev, ki jih uporablja železniško podjetje. Podeljevanje spričevala temelji na dokumentaciji, ki jo predloži železniško podjetje in je opisana v Prilogi IV.“;

7) člen 14 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 14

Vzdrževanje vozil

1. Vsakemu vozilu se pred začetkom obratovanja oziroma pred uporabo v omrežju dodeli subjekt, ki je odgovoren za njegovo vzdrževanje, in ki se ga vnese v nacionalni register vozil (NRV).

2. Zadevni nacionalni varnostni organi lahko v izjemnih primerih, a le v okviru svojih omrežij, določijo odstopanja od obveznosti iz odstavka 1.

3. Brez poseganja v pristojnosti železniških podjetij in upravljavcev infrastrukture, kakor je to določeno v členu 4, subjekt, odgovoren za vzdrževanje, z ustreznim sistemom vzdrževanja zagotovi, da vozila varno obratujejo.

4. Če je subjekt, odgovoren za vzdrževanje, železniško podjetje oziroma upravljavec infrastrukture, se sistem iz odstavka 3 tega člena vzpostavi prek sistema varnega upravljanja iz člena 9.

5. Če pa subjekt, odgovoren za vzdrževanje, ni železniško podjetje oziroma upravljavec infrastrukture, lahko potrdilo pridobi v skladu z odstavkom 6.

6. Komisija na podlagi priporočila Agencije do ... (*). sprejme ukrep, s katerim uvede izdajanje potrdil za subjekte, odgovorne za vzdrževanje, kar zadeva njihov sistem vzdrževanja. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebi-stvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a). Navedeni ukrep vključuje zahteve v zvezi z izdajo potrdil subjektom, odgovornim za vzdrževanje, in sicer na podlagi odobritve njihovega sistema vzdrževanja, oblike in veljavnosti potrdil ter v zvezi z organom oziroma organi, pristojnimi za njihovo izdajanje, in ustreznimi nadzornimi postopki, ki so nujni za delovanje sistema izdajanja potrdil.

7. S potrdili, izdanimi v skladu z odstavkom 6 tega člena, se potrjuje skladnost z zahtevami iz odstavka 3 tega člena in veljajo po vsej Skupnosti. Če subjekt, odgovoren za vzdrževanje, potrdila nima, železniško podjetje oziroma infrastrukturni upravljavec s svojim sistemom varnega upravljanja iz člena 9 zagotovi, da se ustrezno uporabljajo vsi relevantni postopki vzdrževanja.“;

(*) Eno leto po začetku veljavnosti te direktive

8) člen 16(2) se spremeni:

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

„(a) izdaja dovoljenj za začetek delovanja strukturnih podsistemov, ki predstavljajo železniški sistem v skladu s členom 15 Direktive o interoperabilnosti železniškega sistema, in preverjanje, ali se upravljajo in vzdržujejo v skladu z ustreznimi bistvenimi zahtevami;“;

(b) točka (b) se črta;

(c) točka (g) se nadomesti z naslednjim:

„(g) nadzorovanje pravilne registracije voznih sredstev v NRV, ter pravilnosti in ažurnosti varnostnih informacij v njem.“;

9) v členu 18 se doda naslednja točka:

„(e) odstopanjih, o katerih je bilo odločeno v skladu s členom 14(2).“;

10) člen 26 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 26

Prilagoditev prilog

Priloge se prilagodijo glede na znanstveni in tehnični napredek. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebi-stvenih določb te direktive, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).“;

11) člen 27 se spremeni, kakor sledi:

(a) vstavi se naslednji odstavek:

„2a. 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.“;

(b) črta se odstavek 4.

12) v Prilogi II se črta točka 3.

Člen 2

Prenos in izvajanje

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za usklajitev s to direktivo do... (**). Besedilo navedenih predpisov nemudoma posredujejo Komisiji.

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

(**) 24 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

Obveznost prenosa in izvajanja te direktive se ne uporablja za Republiko Ciper in Republiko Malto, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 4

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

Člen 3

V ...

Začetek veljavnosti

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

Za Evropski parlament

Predsednik

...

Za Svet

Predsednik

...

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

Komisija je 13. decembra 2006 predložila tri zakonodajne predloge, katerih poglavitni namen je omogočiti lažji pretok železniških vozil v Evropski uniji:

- predlog direktive o spremembi Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti ⁽¹⁾ (v nadaljnjem besedilu „direktiva o varnosti na železnicah“),
- predlog direktive o interoperabilnosti železniškega sistema Skupnosti ⁽²⁾ (v nadaljnjem besedilu „direktiva o železniški interoperabilnosti“),
- predlog uredbe o spremembi Uredbe (ES) št. 881/2004 o ustanovitvi Evropske agencije za železniški promet ⁽³⁾ (v nadaljnjem besedilu „uredba o agenciji“).

Evropski parlament je mnenje v prvi obravnavi izglasoval 29. novembra 2007.

Svet bo sprejel skupno stališče dne 3. marca 2008. Pri opravljanju svojega dela je Svet upošteval tudi mnenje Evropskega ekonomsko – socialnega odbora ⁽⁴⁾. Odbor regij je sklenil, da ne bo sprejel mnenja o navedenih predlogih.

II. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

1. Splošno

Cilj Unije je postopoma razviti povezano evropsko železniško območje in tako železnicam omogočiti, da v okviru prizadevanj za doseg trajnostne mobilnosti v Evropski uniji prevzamejo osrednjo vlogo. Svet v tem pogledu meni, da lahko navedeni trije zakonodajni predlogi – o prenovitvi direktiv o interoperabilnosti železniškega sistema za konvencionalne hitrosti in visoke hitrosti ter o spremembi direktive o varnosti na železnicah in uredbe o agenciji – v veliki meri izboljšajo tehnični del regulativnega okvira za evropske železnice.

Navedeni predlogi zmanjšujejo obstoječe ovire za prosti pretok železniških vozil po evropskem železniškem omrežju in s tem poenostavljajo vzajemno odobritev dovoljenj za železniška vozila med državami članicami.

Svetu in Parlamentu je uspelo doseči dogovor o predlogu direktive o železniški interoperabilnosti že na prvi obravnavi, zato lahko Svet sprejme tako spremenjeni predlagani akt. Na prvi obravnavi pa Svet in Parlament nista mogla uskladiti stališč glede predlogov o spremembi direktive o varnosti na železnicah in uredbe o agenciji. Svet je zato sprejel skupni stališči o obeh predlogih in tako ustrezno upošteval spremembe, ki jih je Parlament sprejel v mnenju s prve obravnave.

2. Ključna politična vprašanja

V nadaljevanju so navedene tri glavne spremembe predloga Komisije s strani Sveta. Slednji je predvidel tudi izjemo za Ciper in Malto.

2.1 Združitev vseh določb v zvezi s postopki za izdajo dovoljenja v en sam pravni akt

Določbe v zvezi s postopki izdaje dovoljenj za začetek obratovanja železniških vozil so vključene v obe sedaj veljavni direktivi o varnosti na železnicah oziroma o interoperabilnosti železniškega sistema. Druga obravnava nove oziroma posodobljene dele železniškega omrežja Skupnosti, prva pa vozila, ki so že v uporabi. Skladno z boljšimi predpisi in zaradi poenostavitve zakonodaje

⁽¹⁾ UL C 126, 7.6.2007, str. 7.

⁽²⁾ UL C 126, 7.6.2007, str. 7.

⁽³⁾ UL C 126, 7.6.2007, str. 7.

⁽⁴⁾ UL C 256, 27.10.2007, str. 39.

Skupnosti je Svet vse določbe v zvezi z izdajo dovoljenj za začetek obratovanja železniških vozil strnil v en sam pravni akt. Sedanji, vendar spremenjeni člen 14, novi člen 14(a) in nova priloga k predlogu o spremembi direktive o varnosti na železnicah so tako preneseni v prenovljeno direktivo o interoperabilnosti železniškega sistema. Parlament se je – glede na to, da je v prvi obravnavi dosegel dogovor o direktivi o interoperabilnosti železniškega sistema – s tem prenosom strinjal. Svet lahko tako načelno v celoti sprejme spremembo 20, 26 in 27. Poleg tega lahko načeloma soglaša tudi s spremembo 18, saj se zaradi navedenega prenosa zakonodajalcu v spremenjeni direktivi o varnosti na železnicah ni treba več sklicevati na postopke za izdajo dovoljenja.

2.2 Razjasnitev vlog in odgovornosti v zvezi z vzdrževanjem

Od 1. julija 2006, ko je začela veljati nova konvencija o mednarodnih železniških prevozih iz leta 1999 (COTIF), imetnikom ni več treba prijavljati svojih vagonov železniškim podjetjem. Svet je v odziv na ta razvoj dogodkov in s ciljem, da bi železniškim podjetjem omogočil varno zagotavljanje prevoznih storitev v železniškem omrežju, določil novo razmerje med vlogami in odgovornostmi v zvezi z vzdrževanjem. Svet je tako predlagal novo opredelitev pojma „imetnik“ („keeper“) ter uvedel pojem „subjekt, odgovoren za vzdrževanje“ („entity in charge of maintenance“).

Svet je vzpostavil nedvoumno povezavo med imetnikom in njegovim vozilom, in pri tem pazil, da bi čim bolj ustrezala opredelitvi v konvenciji COTIF, in sicer z uvedbo obveznosti za imetnika, da se kot tak prijavi v nacionalni register vozil. Svet lahko spremembo 8 sprejme v celoti, saj sta se s Parlamentom strinjala glede opredelitve pojma „imetnik“. Spremembo 9, ki je bila uvedena zaradi uporabe pravilne terminologije, pa lahko sprejme načeloma.

V skupnem stališču je določeno, da subjekti, odgovorni za vzdrževanje, varno obratovanje vozil zagotovijo s sistemom vzdrževanja. Pred začetkom obratovanja oziroma pred uporabo v omrežju se tako mora za vsako vozilo določiti subjekt, odgovoren za vzdrževanje. Vsak subjekt, odgovoren za vzdrževanje, pa mora biti vpisan v nacionalni register vozil. Nacionalni varnostni organ se lahko samo v izjemnih primerih in le v okviru svojega omrežja odloči za odstopanje od obveznosti, da se za vozila določi subjekt, odgovoren za vzdrževanje. Navedeni organ mora vsako takšno odstopanje objaviti v svojem letnem poročilu. Svet želi s tem sistemom omogočiti železniškim podjetjem in upravljavcem infrastrukture, da brez težav ugotovijo, kdo je odgovoren za vzdrževanje vozil, s katerimi upravljajo.

2.3 Izdaja dovoljenj za vzdrževanje

Da bi nacionalnim varnostnim organom in drugim udeležencem v prometni verigi zagotovil, da je vzdrževanje vagonov pod učinkovitim nadzorom, je Svet sklenil poostriiti določbo o izdaji dovoljenj za vzdrževanje v predlogu Komisije. Komisija je predlagala, naj se po potrebi vzpostavi sistem za izdajanje dovoljenj imetnikom. Nasprotno pa je Svet bolj naklonjen določbi, ki Komisijo zavezuje k sprejetju ukrepa, s katerim naj bi uvedla izdajanje dovoljenj za subjekte, odgovorne za vzdrževanje, kar zadeva njihov sistem vzdrževanja, in sicer najpozneje eno leto po začetku veljavnosti navedenega predloga o spremembi direktive o varnosti na železnicah. Ta sistem za izdajanje dovoljenj v obeh dokumentih, predlogu Komisije in skupnem stališču Sveta, temelji na priporočilu Evropske agencije za železniški promet. Po zagotovilih Sveta bo izdano dovoljenje veljalo v vsej Skupnosti in bo zagotavljalo, da subjekt, ki je imetnik dovoljenja, izpolnjuje zahteve glede vzdrževanja iz direktive o varnosti na železnicah, in sicer za vsa vozila, za katera je odgovoren.

Subjekti, ki so odgovorni za vzdrževanje, poleg tega lahko v tem sistemu izdajanja dovoljenj sodelujejo prostovoljno. Svet pa je natančno določil tudi, da mora sistem varnega upravljanja, ki so ga železniška podjetja in upravljavci infrastrukture v vsakem primeru dolžni vzpostaviti v skladu z

veljavno direktivo o varnosti na železnica, vključevati tudi sistem vzdrževanja; iz tega je jasno razvidno, da to torej za železniška podjetja in upravljavce infrastrukture ne pomeni dodatnih obveznosti.

Sistem vzdrževanja železniških vozil, ki ga v spremembi 21 predlaga Parlament, in sistem, ki ga je predlagal Svet, se razlikujeta v dveh elementih. Kot prvo, Svet v skladu z Odločbo Komisije z dne 28. julija 2006 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom železniški vozni park ter Odločbo Komisije z dne 9. novembra 2007 o sprejetju skupne specifikacije nacionalnega registra vozil uvaža pojem službe, odgovorne za vzdrževanje, Parlament pa, nasprotno, neposredno odgovornost za vzdrževanje vozila nalaga imetniku. Parlament poleg tega zahteva vzpostavitev obveznega sistema za izdajanje dovoljenj za vzdrževanje, Svet pa v skladu s splošnim pristopom Evropske agencije za železniški promet predvideva vzpostavitev prostovoljnega sistema.

Spremembe 21 Svet ne more sprejeti iz treh razlogov. Prvi je v tem, da se zdi, da določitev imetnika kot odgovornega za vzdrževanje vozila ni v skladu s splošno odgovornostjo železniških podjetij in upravljavcev infrastrukture glede varnega prevoza, kakor je predvideno v drugih osrednjih določbah direktive o varnosti na železnica, zlasti v členu 4. Drugi razlog je po mnenju Sveta v tem, da obvezno sodelovanje v sistemu vzdrževanja ni vedno primerno in bi lahko povzročilo nepotrebne upravne stroške, na primer v zvezi z vagoni iz tretjih držav ali drugimi vrstami vozil kot so lokomotive in osebni avtomobili. Tretji razlog pa je zaskrbljenost Sveta zaradi možnost, da bi zaradi posebnega znanja in izkušenj, ki so za vzdrževanje potrebni, dodelitev te odgovornosti lahko imetnike ovirala pri razvijanju njihovih gospodarskih dejavnosti.

2.4 Izjema za Ciper in Malto

Ob upoštevanju dejstva, da na Cipru in Malti ni železniških sistemov, je Svet v svojem skupnem stališču zanj predvidel izjemo glede prenosa in izvajanja direktive o spremembi direktive o varnosti na železnica; ta bo v veljavi tako dolgo, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.

III. SPREMEMBE S STRANI EVROPSKEGA PARLAMENTA

Odgovor Sveta na spremembe 8, 9, 18, 20, 21, 26 in 27 je naveden v besedilu in sicer v povezavi s ključnimi vprašanji.

Svet lahko poleg tega v celoti sprejme spremembo 2 iz preglednic ujemanja. Načeloma sta sprejemljivi tudi spremembi 16 in 17 v zvezi s popravkom jezikovne različice. Iz pravnih oziroma tehničnih razlogov pa Svet ne more sprejeti naslednjih sprememb:

- spremembe 3 in sicer zato, ker cilji v zvezi z varnostjo in zdravjem delavcev ne spadajo na področje uporabe predloga Komisije,
- medsebojno povezanih sprememb 4 do 7, saj predlagana opredelitev „nacionalnih varnostnih predpisov“ ni v skladu s Prilogo II direktive o varnosti na železnica, v kateri so ti predpisi opredeljeni, in zato, ker je izraz „bistvene zahteve“ uporabljen preozko,
- spremembe 14, saj Svet meni, da je razprava o oblikovanju skupnih varnostnih ciljev potekala v času sprejemanja direktive o varnosti na železnica in da ponovna razprava ni potrebna. Svet poleg tega ugotavlja, da je že v priporočilih Evropske agencije za železniški promet, med drugim o skupnih varnostnih ciljih, ki temeljijo na členu 6(4) uredbe o agenciji, predvidena izčrpna analiza stroškov in koristi,
- spremembo 19, saj ni skladna s strukturo skupnega stališča,
- spremembo 22, ki se nanaša na vprašanje o tem, kdo lahko Evropsko agencijo za železniški promet zaprosi za tehnično mnenje. Nobenega razloga ni, da bi bilo to še naprej sporno, saj sta Svet in Parlament v okviru direktive o varnosti na železnica o tem dosegla dogovor,

- sprememb 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 in 25 o komitologiji, v katerih je Parlament za več ukrepov uvedel nujni postopek. Glede na to, da so ti ukrepi splošni in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb direktive o varnosti na železnica, Svet soglaša s Komisijo in Parlamentom, da bi moral slednji v tem primeru sodelovati v okviru regulativnega postopka s pregledom. Kljub temu pa se zdi, da bi bila predvidena možnost uporabe nujnega postopka za vse te ukrepe pretirana, saj so v zvezi z njimi tako ali tako že predvideni roki oziroma je določeno, da jih je treba redno pregledovati.

IV. ZAKLJUČEK

Navedeni trije zakonodajni predlogi o interoperabilnosti železniškega sistema, varnosti in Evropski agenciji o železniškem prometu, katerih namen je lažji pretok železniških vozil v Evropski uniji, so pomemben prispevek k nadaljnjemu povezovanju evropskega železniškega območja. Svet in Parlament sta v zvezi s temi tremi predlogi zabeležila že precejšen napredek, zlasti z dogovorom o predlogu direktive o železniški interoperabilnosti, ki sta ga dosegla na prvi obravnavi. Za oba sozakonodajalca to pomeni, da imata na drugi obravnavi na voljo trdno podlago za iskanje kompromisnih rešitev v razpravah o predlogih o spremembi direktive o varnosti na železnica in direktive o agenciji.

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 ravni. 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 ravni 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 ravni 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 ravni 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, v 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 zajezi 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 upravljalce, 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 na 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 uvaža 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.;

Člen 1

Spremembe Direktive 2003/87/ES

Direktiva 2003/87/ES se spremeni:

- (1) pred členom 1 se vstavi naslednji naslov:

„POGLAVJE I

Splošne določbe“;

- (2) v členu 2 se doda naslednji odstavek:

„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.“;

- (3) člen 3 se spremeni:

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

„(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:

„(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;

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

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

(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;

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

- (4) za členom 3 se vstavi naslednje poglavje:

„POGLAVJE II

Letalstvo

Člen 3a

Področje uporabe

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

Člen 3b

Letalske dejavnosti

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.

Člen 3c

Skupna količina pravic za letalstvo

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.

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.

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

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).

(*) 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 podnebnih 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 vlog 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)“;

(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.“

(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) odstavek 2 in 3 se nadomestita z naslednjim::

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

predajo zadostnega števila pravic v skladu s to direktivo.

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.“;

(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 četrtrim 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 motenja 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 upravljalce 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 usklajitev 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:

„Letalstvo Leti, ki pristajajo na letališču na ozemlju države članice, za katero velja Pogodba, ali z njega vzletajo. Ta dejavnost ne vključuje: 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; b) vojaških letov z vojaškimi zrakoplovi ter carinskih in policijskih letov; 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; d) vseh letov, ki potekajo izključno na podlagi pravil vizualnega letenja, kakor so določena v Prilogi 2 h Čikaški konvenciji; e) letov, ki se zaključijo na istem letališču, na katerem je letalo vzletelo in med katerimi ni bilo vmesnih postankov; 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; g) letov, ki se izvajajo izključno za namene preverjanja, preizkušanja ali certificiranja letal ali letalske ali zemeljske opreme; h) letov, ki se izvajajo z zrakoplovi s potrjeno največjo vzletno maso, manjšo od 5 700 kg; 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 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.	ogljikov dioksid“
--	--------------------------

(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 pošto 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 prevaža.

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 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 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 koristen 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 upravičenim 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 ustrezno 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 ustrezno 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.
